NAFTA

Rocznik XIV LISTOPAD-GRUDZIEŃ 1935 Zeszyt 5-6.

OD WYDAWNICTWA

Czasopismo nasze po wznowieniu ukazywało się po upływie danego miesiąca — czyli pierwszego dnia miesiąca następnego. Pokazało się jednak, że w ten sposób daty dotyczące cen ropy naftowej i gazu ziemnego oraz cały materjał statystyczny, dostaje się zbyt późno do wiadomości naszych czytelników ze sfer naftowych. Postanowiliśmy więc przyśpieszyć wydawanie pisma i odtąd począwszy, pismo nasze wychodzić będzie w połowie każdego danego miesiąca. Zmusiło nas to do połączenia zeszytów listopadowego i grudniowego i wydania ich zbiorowo w jednym zeszycie podwójnym.

Postulaty przemysłu czysto kopalnianego

Referat wygłoszony przez p. Józefa Szlemińskiego w charakterze członka Rady i Zarządu Związku Polskich Przemysłowców Naftowych — przed Komisją Międzyministerjalną dnia 2. XI. 1935 r. w lwow. Izbie Przemysłowo — Handlowej.

Zacząć muszę od spraw więcej zasadniczych nietylko ze stanowiska naftowych przedsiębiorstw czysto kopalnianych, bądź też całego przemysłu naftowego — lecz także bardzo ważnych ze stanowiska ogólnego i państwowego. Muszę położyć silny nacisk nietylko na realizację aktualnych dezyderatów, ale również, i to może przedewszystkiem, na sprawę ustosunkowania się naczelnych władz państwowych do zagadnienia naftowego jako takiego, gdyż ma to dla nas wielkie znaczenie.

1. Postulat ceny ropy naftowej.

Naczelnym naszym postulatem jest i będzie zawsze sprawa ceny ropy naftowej. Albowiem jest ona elementem najważniejszym, decydującym dla całego zagadnienia.

Cena ropy obejmować musi nietylko koszty eksploatacyjne po dowierceniu otworu świdrowego, lecz musi nadto równoważyć i usprawiedliwiać ryzyko wiertnicze, towarzyszące zawsze wszystkim bez wyjątku wierceniom naftowym, oraz dawać niezbędną nadwyżkę na dalsze wiercenia, a również

na poszukiwania nowych złóż naftowych. Ciągłe wiercenia są zasadniczą cechą kopalnictwa naftowego i przerwa w nich nie może nastąpić z następujących powodów:

a) produkcja kopalń nafty zmniejsza się w miarę eksploatacji otworu, i musi być uzupełniana przez nowe wiercenia, gdyż inaczej zeszłaby do poziomu tak niskiego, że eksploatacja kopalń przestałaby się opłacać i trzebaby je zamknąć,

b) zaprzestanie wierceń przez poszczególne przedsiębiorstwa nietylko powstrzymałoby dalszy proces rozwoju kopalnictwa naftowego. Z tą chwilą rozpocząłby się proces odwrotny — nastąpiłoby szybkie cofanie się kopalnictwa wtył, wywołane nieuniknionym w tym wypadku spadkiem produkcji.

Nieuchronną więc konsekwencją zaprzestania kontynuowania wierceń naftowych, byłby zupełny upadek tej gałęzi rodzimej produkcji. Oczywiście, o wierceniach poszukiwawczych dla odkrycia nowych złóż naftowych, nie mogłoby być mowy w tej sytuacji.

W naftowym przemyśle kopalnianym w ogólności, a zwłaszcza w naszych warunkach, wykluczone jest regulowanie produkcji surowca w sposób dowolny, stosownie do potrzeb chwili. Raz utracona lub znacznie obniżona produkcja przez unieruchomienie kopalń, nie mogłaby być doprowadzona do poziomu takiego, jaki byłby w danym czasie potrzebny. Gdyż jeżeli założenie i uruchomienie jakiegokolwiek przedsiębiorstwa fabrycznego wymaga wystarczających na ten cel środków pieniężnych, to naftowy przemysł surowcowy nie powstaje w ten prosty sposób. Proces tworzenia się górnictwa naftowego jest wyjątkowo skomplikowany i długotrwały. Na to ażeby naftową produkcję surowcową doprowadzić do odpowiedniego poziomu, potrzeba całych lat pracy, gdyż muszą być w tym celu prowadzone liczne wiercenia, których rezultatu nie można przewidzieć naprzód. Liczne wiercenia mogą zawodzić, a przytem wiercenia eksploatacyjne muszą być poprzedzone poszukiwawczemi, te zaś ostatnie żmudnemi i długotrwałemi pracami badawczemi.

A zatem cena ropy stanowi ten zasadniczy warunek, od którego zależy nietylko wszelki dalszy rozwój górnictwa naftowego, ale i utrzymanie tego przemysłu na powierzchni życia. Oznacza przytem wiercenia, podczas gdy niewystarczająca cena ropy oznacza spadek wierceń, szczególnie groźny w naszych warunkach i w sytuacji naszego przemysłu naftowego.

Nie zamierzam sięgać w odleglejszą przeszłość dla szukania porównań i dla wykazania jak ścisły związek zachodzi pomiędzy ceną ropy a wierceniami i jak wielki wpływ wywiera ona na wszelki ruch wiertniczy. Wystarczy w zupełności jeśli wskażę na lata ostatnie.

W roku 1930, gdy cena ropy była dobra, ruch wiertniczy był bardzo żywy. Odwiercono w tym roku około 116.000 metrów. W roku następnym nastąpiła zniżka ceny ropy i odrazu wiercenia zaczęły się obniżać. Jeżeli w pierwszych miesiącach roku 1931 wiercono jeszcze w przybliżeniu około 7.500 metrów, to w drugiej połowie wiercono już znacznie mniej, w ostatnich zaś miesiącach

tego roku, już tylko 4.500 metrów. W roku 1931 odwiercono wszystkiego około 74.000 metrów, czyli przeszło o 42.000 metrów mniej jak w roku poprzednim. Rok 1932 był jeszcze gorszy, cena ropy spadała i odbiór jej był niepewny. To też w roku 1932 odwiercono wszystkiego niewiele ponad 58.000 metrów. W drugiej połowie 1932 r. sytuacja się poprawiła, wskutek wkroczenia przez Rząd na drogę organizowania przemysłu naftowego i regulowania w nim stosunków. Odbiło się to odrazu dodatnio na wierceniach. Pod koniec roku 1932 i w pierwszych miesiącach roku 1933 wiercenia, pod wpływem lepszej ceny ropy i jej ustalenia na czas dłuższy, utrzymywały się na poziomie około 5.500 metrów. W kwietniu 1933 r. cena ropy spadła. Odbiło się to zaraz ujemnie na wierceniach. W czerwcu i lipcu 1933 r. różnica była już znaczna, gdyż w czerwcu odwiercono już tylko około 4.800 metrów, zaś w lipcu zaledwie około 4.200 metrów. Ponieważ nastąpiło w maju 1933 r. uruchomienie organizacji pod nazwą Polskiego Eksportu Naftowego, sytuacja na targu ropnym została opanowana i pod wpływem jej działalności cena ropy zaczęła się podnosić. Wiercenia również wzrosły. Wskutek tego, że na początku roku 1933 ropa miała niezłą cenę, zaś spadek jej późniejszy został dość rychło opanowany — rok 1933 był już pod względem wierceń rokiem lepszym, w porównaniu z rokiem poprzednim. Odwiercono w roku 1933 blisko 67.000 metrów.

W roku 1934 odwiercono jeszcze więcej, gdyż około 75.500 metrów. Lecz ponieważ pod koniec tego roku, nastąpiła zniżka ceny ropy, wskutek obniżenia ceny nafty, ruch wiertniczy w roku bieżącym osłabł. Podczas gdy w roku 1934 w pierwszych siedmiu miesiącach odwiercono około 41.500 metrów, to w tym samym czasie w roku bieżącym, już tylko około 40.700 metrów. Wiercenia w grupie czysto kopalnianej spadły w tym czasie o 2.000 metrów. Jest to najlepszym dowodem, że obecna cena ropy naftowej, nie jest wystarczającym i zachęcającym bodźcem do uintensywnienia ruchu wiertniczego. Jeżeli chcemy ażeby ruch wiertniczy się ożywił i rozszerzył na tereny, których ropodajność nie została dotąd stwierdzona, to cenę ropy należałoby podnieść przynajmniej do poziomu z przed ostatniej jej obniżki, t. zn. do wysokości 1.500 złotych za cysternę za markę borysławską i w odpowiednim stosunku dla wszystkich innych marek, t. zw. specjalnych.

Muszę przy tej sposobności wskazać na udział mniejszych przedsiębiorstw kopalnianych w ruchu wiertniczym, dla wykazania jak znaczną rolę odgrywają te przedsiębiorstwa w naszym przemyśle naftowym i jak bardzo egzystencja ich uzależniona jest od ceny ropy. Udział tych przedsiębiorstw w wierceniach wynosił w roku 1927 — 33.09%, w roku 1928 — 32.77%, w roku 1929 — 44.95%, w roku 1930 — 34.60%, w roku 1931 — 45.05%, w roku 1932 — 41.99%, w roku 1933 — 42%, i w roku 1934 — 49% — ogólnej liczby metrów odwierconych w tych latach.

2. Sprawa cen produktów naftowych.

Sprawę tę omówił i uzasadnił w swoim referacie p. poseł dr Kozicki, tak, że w szczegółach nie pozostaje mi już nic w niej do dodania, jak tylko przyłączyć się do jego wywodów. Muszę jednak poświęcić jej nieco miejsca również z naszego stanowiska. Stosunek nasz do wszelkiej obniżki cen produktów naftowych musi być negatywny, ponieważ każda obniżka uderza w cenę ropy, zaś wszelka zniżka ceny ropy sprowadza odrazu spadek wierceń. Rozumiemy bardzo dobrze ciężką sytuację budżetową Państwa, lecz mimo to dla obniżenia cen produktów naftowych, jeśliby Rząd tego się domagał, nie widzimy innej drogi, jak tylko zniżenie podatku konsumcyjnego, który jest bardzo wysoki, i ewentualnie innych obciążeń. Np. podatek konsumcyjny, zwłaszcza tak wysoki, nie da się absolutnie usprawiedliwić w odniesieniu do nafty, która jest artykułem pierwszej potrzeby szerokich warstw ludności.

Nie mówiąc już o ruchu wiertniczym, który musiałby się znacznie obniżyć w razie zniżenia ceny ropy, to jednak zniżki tej nie wytrzymałaby znaczna liczba mniejszych przedsiębiorstw kopalnianych. Liczne kopalnie musiałby przemysł naftowy pozamykać i w rezultacie nastąpiłby katastrofalny spadek produkcji, który już obecnie jest niepokojący.

3. Postulat popierania wiertnictwa naftowego z opłat uiszczanych przez mniejsze zakłady przetwórcze na podstawie ustawy z dnia 18 marca 1932 r.

Bardzo istotne znaczenie dla przemysłu czysto kopalnianego, który w tej chwili tutaj zastępuję, ma sprawa funduszu popierania wiertnictwa naftowego. Fundusz taki ma być utworzony na podstawie ustawy o regulowaniu stosunków w przemyśle naftowym. Musimy prosić o utworzenie i uruchomienie tego funduszu jaknajrychlej, gdyż słabnący ruch wiertniczy wymaga ożywienia, a nie ożywi się on wydatnie przy obecnej cenie ropy i bez udzielenia mu pomocy finansowej. Wszystkie nasze wnioski w tej sprawie przedłożyliśmy już Ministerstwu Przemysłu i Handlu w memorjałach i opinjach. Nie przypuszczamy aby cokolwiek stało obecnie na przeszkodzie do uruchomienia tego funduszu. Zdaje się nam, że fundusz ten może być bez żadnych trudności nawet natychmiast uruchomiony. Również prosimy, ażeby fundusz ten obrócony był na poparcie działalności wiertniczej jedynie mniejszych przedsiębiorstw kopalnianych.

Podobno istniał zamiar stworzenia dla administracji tego funduszu czegoś w rodzaju specjalnej instytucji z własnym prezesem na czele, któryby jej działalnością kierował. Tego rodzaju koncepcji przemysł czysto kopalniany sprzeciwia się kategorycznie, wychodząc z założenia, że jest zbyt mały ażeby była potrzeba tworzenia takiej instytucji w tym właśnie celu, i że powinien on być administrowany w sposób uproszczony i jaknajtaniej, bez potrzeby tworzenia osobnych aparatów administracyjnych w tym celu. Zupełnie wystarczy, jeśli dla rozdziału pożyczek z tego funduszu utworzona zostanie Rada względnie Komitet na czele z prezesem Wyższego Urzędu Górniczego we Lwowie, jako przewodniczącym. Również i w tej sprawie przedłożyliśmy specjalne wnioski Ministerstwu Przemysłu i Handlu, prosząc ażeby przemysł czysto kopalniany został w Radzie względnie w Komitecie uwzględniony, odpowiednio do swego udziału w wierceniach. Skoro we Lwowie powstaje Wyższy Urząd Górniczy, to całkiem dobrze zarządzanie tym funduszem może być związane z tym Urzędem.

4. Postulat utworzenia funduszu wiertniczego z budżetu państwowego.

Fundusz popierania wiertnictwa naftowego, który właśnie ma być uruchomiony, zupełnie nie wystarczy na wiercenia w szerokim zakresie, jak tego wymaga potrzeba, gdyż nawet nie będzie mógł być przez czas dłuższy zasilany. Produkcja nasza wciąż spada, przyrost nowych wierceń nie wyrównuje corocznego ubytku. Gdy się ożywi nasze życie gospodarcze i podniesie spożycie krajowe, to w tym stanie rzeczy może nam zabraknąć produktów naftowych na własne potrzeby. Musimy więc rozwinąć ruch wiertniczy na szeroką skalę. Muszą być u nas prowadzone w szerokim zakresie wiercenia poszukiwawcze w różnych miejscowościach, uchodzących za ropodajne. Wierceń na szeroką skalę zwłaszcza pionierskich, spodziewać się nie należy bez skutecznej pomocy finansowej, gdyż bez tego rodzaju pomocy nie rozwinie się ruch wiertniczy w szerokich rozmiarach.

Posiadanie surowca naftowego ma wielkie znaczenie dla kraju. Rozwinięcie więc szerokiego ruchu wiertniczego leży niewątpliwie w interesie publicznym i dlatego ze środków publicznych powinny być stworzone fundusze na poparcie i ożywienie tego ruchu. Do budżetu państwowego powinna być zatem wstawiona na ten cel corocznie kwota około

10 miljonów złotych, która byłaby użyta na wiercenia naftowe w formie premjowania odwierconych metrów.

Jest to postulat wielkiej wagi i powinien być wzięty pod rozwagę i zrealizowany jaknajrychlej.

5. Sprawa organizacji przemysłu naftowego.

Muszę stwierdzić na tem miejscu, że przemysł naftowy w żaden sposób nie może się obejść bez organizacji. Organizacja stanowi zasadniczy warunek utrzymania kopalnictwa naftowego. Utworzenie Polskiego Eksportu Naftowego na mocy ustawy marcowej wydało zbawienne skutki. Organizacja ta reguluje w sposób dodatni stosunki w przemyśle naftowym, w sensie niewątpliwie dla produkcji surowca naftowego dodatnim. Działa ona również korzystnie na zbyt ropy i utrzymanie jej ceny.

Jednakże w niedługim już czasie wygasa moc obowiązująca ustawy marcowej, na której się ona opiera. Wypadnie się zatem zastanowić nad sposobami utrzymania w przemyśle naftowym stanu organizacyjnego nadal.

Z motywów wyżej wyłuszczonych, jesteśmy za organizacją przemysłu naftowego, taką, która leży w interesie i chroni nie zbędne przerosty gospodarcze, lecz podstawową i ważną gałąź produkcji. Organizacja taka jednak nie powinna chronić zupełnie zbytecznych i szkodliwych przerostów w dziale przetwórczym przemysłu naftowego. Nie mogą z opieki Państwa korzystać zbędne zakłady przetwórcze, które są ciężarem dla produkcji i przyczyniają się do znacznego podrożenia kosztów przerobu.

6. Wszelkie inne postulaty.

P. poseł dr Jerzy Kozicki, poruszył w swoim referacie cały szereg spraw i aktualnych postulatów przemysłu naftowego, które w mniejszym lub większym stopniu dotyczą również reprezentowanych przeze mnie przedsiębiorstw kopalnianych. Ponieważ p. poseł dr Kozicki wszystkie je należycie uzasadnił, przeto nie mam potrzeby dalszego ich omawiania i naświetlania. Pozostaje nam tylko przyłączyć się do nich i prosić Rząd o ich uwzględnienie w całej rozciągłości. Do rzędu tych postulatów należą następujące:

a) postulat rozciągnięcia mocy obowiązującej rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 17 listopada 1927 r. o popieraniu naftowego ruchu wiertniczego, na wszystkie bez wyjątku wiercenia poszukiwawcze,
b) w sprawie kredytowania podatku od olejów mineralnych,
c) w sprawie podatku drogowego od oleju gazowego,
d) w sprawie podatku od oleju opałowego, używanego do celów konsumcji wewnętrznej,
e) w sprawie podatku komunalnego od kopalń,
f) w sprawie amortyzacji rur wiertniczych i zezwolenia na odpisy 20%,
g) w sprawie opłat rurociągowych na drogach państwowych i samorządowych,
h) w sprawie doliczania przez władze skarbowe do dochodu różnych składek na cele publiczne i społeczne,
i) w sprawie udziału notarjuszów w walnych zgromadzeniach,
j) w sprawie traktowania tablic wywieszkowych jako reklamowych,
k) w sprawie obowiązku ogłaszania w Monitorze i innych pismach,
l) w sprawie obowiązku przedkładania różnych statystyk,
ł) w sprawie uchylenia przymusu formy aktu notarjalnego dla kontraktów naftowych,
m) w sprawie praktyki władz skarbowych,
n) w sprawie komunikacji kolejowej,
o) w sprawie motoryzacji.

Co do niektórych innych, muszę dorzucić swoje uwagi z naszego stanowiska.

Przyłączam się w zupełności do postula-

tu w sprawie zmiany ustawodawstwa naftowego. Braki ustawy naftowej przemysł czysto kopalniany odczuwa bardzo silnie. Przed gruntowną zmianą tego ustawodawstwa, powinna być przeprowadzona jaknajrychlej nowelizacja obowiązującego prawa naftowego w sensie umożliwienia przedłużania praw naftowych, obniżki bruttów i komasacji parcel.

Słusznem jest również żądanie obniżenia bruttów na terenach państwowych w celu ich udostępnienia pod wiercenia. Przy takiem jak obecnie obciążeniu udziałami brutto, tereny te są poprostu niedostępne zwłaszcza dla mniejszych przedsiębiorstw kopalnianych.

Również podtrzymujemy w całej pełni postulat w sprawie obciążenia podatkiem przemysłowym od obrotu ropy bruttowej. Traktowanie ropy bruttowej jako przychodu przedsiębiorstwa, nieda się w żaden sposób pogodzić z przepisami ustawy. Stanowisko władz skarbowych budzi tembardziej zdziwienie, że przez 10 lat nie uważano wcale produkcji przypadającej na udziały brutto, za podlegającą podatkowi przemysłowemu od obrotu. Nagle dopiero po 10-ciu latach zmieniły władze skarbowe swoje pierwotne słuszne stanowisko w tej sprawie.

Wnieśliśmy w tej sprawie memorjał do Pana Ministra Skarbu, lecz dotychczas sprawa ta nie została załatwiona.

Rozumowanie na rozumowanie

Taka sobie odpowiedź w przestrzeń.

Różni ludzie mają różne zdania i rozmaicie zapatrują się na sprawy naftowe. Spotykamy się z różnemi rozumowaniami. Wszystko zależy od tego, kto i z której strony podchodzi do tego problemu. Jak wiadomo w samym przemyśle naftowym są znaczne sprzeczności i rozbieżności. Nie jest on jako całość jednolity. Składa się z odrębnych działów i z przedsiębiorstw, które reprezentują zupełnie odmienne, często wzajemnie sprzeczne interesy. Mogłoby się zdawać, że te sprzeczności są tylko do pewnego stopnia i w pewnym momencie kładzie im kres wzgląd na interes i potrzeby ogólne przemysłu, co już jest, albo przynajmniej powinno być wspólnym interesem wszystkich bez żadnego wyjątku, pracujących w nafcie przedsiębiorstw. Bo ostatecznie musi się zawsze mieć na względzie całość składową przemysłu naftowego, wszystkie jego istotne i niezbędne dla całości elementy — a przedewszystkiem kopalnictwo, jako leżące u podstaw tego przemysłu, które jest jego częścią najważniejszą i daje mu początek. Lecz tak niestety nie jest.

Są w tym przemyśle elementy, których interesy własne nie dadzą się w żaden sposób pogodzić z interesami zwłaszcza kopalnictwa. Bo nietylko odbiegają od tych ostatnich, ale całkiem wyraźnie i jaskrawo krzyżują się z niemi. Są to poprostu elementy zbędne, całkiem niepotrzebnie obciążające przemysł w każdej sytuacji, które widzą tylko swoje własne interesy, a pozatem nic ich zupełnie nie obchodzi.

Znajduje się w przemyśle naftowym dział złożony z przedsiębiorstw kopalniano-rafineryjnych i dział czysto kopalniany. Jest „Polmin", przedsiębiorstwo państwowe, i są zupełnie przestarzałe, mniejsze i całkiem małe zakłady przetwórcze, jako pozostałość z dawnych, bardzo odległych czasów. Jest wreszcie „Standard - Nobel" ze swoim nadmiernie rozbudowanym aparatem dystrybucyjnym, dla którego brak towaru.

Działy kopalniano - rafineryjny i czysto kopalniany, są z sobą w gruncie rzeczy blisko spokrewnione. Ich stosunek do problemu naftowego w zasadzie niczem się nie różni. Wspólnym ich interesem jest opłacalność

wiertnictwa i sprawa racjonalnej dochodowości kopalnictwa. Byt obu tych działów opiera się na kopalnictwie i z kopalnictwem związany jest ich los. Oba te działy tworzą fundament i główną treść przemysłu naftowego i w tej przynajmniej chwili, centrum zagadnienia naftowego w kraju.

Cały ten przemysł, widząc w kopalnictwie centralny punkt zagadnienia naftowego i wielki interes kraju w posiadaniu własnego surowca naftowego, uważa, że w tym celu powinno się stworzyć u nas warunki, któreby oprócz możności bytowania, dawały kopalnictwu środki na wszelkie dalsze wiercenia i zachęcały do nich, a zwłaszcza do wierceń poszukiwawczych, zarówno przedsiębiorstwa już w górnictwie naftowem zatrudnione, jak i elementy całkiem nowe. Tego rodzaju stanowisko jest tembardziej uzasadnione, że obecna nasza sytuacja naftowa przedstawia się nieomal groźnie i wymaga rozwinięcia ruchu wiertniczego na szeroką skalę.

Dla przemysłu kopalniano - rafineryjnego rzeczą najważniejszą jest możność sprzedaży surowca po przetworzeniu go na produkty pochodne w rafinerji, oraz kwestja cen sprzedażnych tych ostatnich, osiąganych w kraju i w eksporcie. Bo cenę ropy surowej otrzymuje ten przemysł w cenach jej derywatów.

Cechą istotną przemysłu kopalniano-rafineryjnego jest to, że każde takie przedsiębiorstwo składa się z dwu odmiennych, a obecnie przez dodanie handlu — z trzech przedsiębiorstw. Musimy więc uznać za słuszne stanowisko tego rodzaju, że utarg, a więc ceny sprzedażne derywatów powinny dawać takiemu przedsiębiorstwu obok odpowiedniej ceny surowca, również pokrycie słusznych kosztów przerobu wraz z godziwym zyskiem rafineryjnym i kupieckim. Zysku może chwilowo nie być, można czasami zrezygnować z niego na czas przejściowy, gdy tego wymaga wyjątkowa sytuacja. Lecz nie może to być uznane za objaw zdrowy, i zupełny brak zysku na stałe jest naogół rzeczą nie do pomyślenia. Oczywiście z jednem zastrzeżeniem, że w działach rafineryjnym i handlowym przedsiębiorstwa nie będzie przerostów. Jest to obecnie zjawisko ogólne w przemyśle rafineryjnym. Należy dążyć do położenia kresu tej szkodliwej anomalji. Całkiem słusznie i rozsądnie postąpiła w tym wypadku „Małopolska", przystosowując swoje zakłady przetwórcze do stanu swego wydobycia surowcowego. Dlaczego np. firma „Standard-Nobel" bawi się w przedsiębiorstwo rafineryjne i przerabia swoją ropę w „Libuszy", mogąc ją przerabiać w rafinerji „Vacuum", tego na dobrą sprawę nikt nie zrozumie. Jeżeli nie wystarcza surowca do napełnienia wszystkich zakładów przetwórczych dlatego, że jest go mało, to jest rzeczą jasną, że dla jego przeróbki nie mogą być czynne wszystkie zakłady bez wyjątku, których pojemność obliczona jest na produkcję surowcową bezmała trzykrotnie wyższą od obecnej, bo to wkońcu prowadzi do absurdu.

Lecz jeżeli uwaga przedsiębiorstw kopalniano - rafineryjnych koncentruje się głównie na utargu produktowym, a więc na cenach sprzedażnych, to z faktu tego jeszcze nie wynika, że zwłaszcza w obecnej sytuacji naszego przemysłu naftowego, cena ropy jest dla nich całkiem obojętna. Nie co innego bowiem, jak przedewszystkiem koszt wydobycia surowca, koszt wierceń i eksploatacji oraz kwestja ryzyka wiertniczego i niezbędnych nadwyżek na nowe wiercenia — jest punktem wyjścia dla cen sprzedażnych derywatów naftowych. Po nich dopiero idą koszty ich fabrykacji. Cena ropy nie jest szczegółem nieistotnym lub małoznaczącym dla wszystkich tych przedsiębiorstw powyższego typu, które opierają się głównie i przedewszystkiem na kopalnictwie, i których główny przedmiot działalności przemysłowej stanowi nie co innego, jeno eksploatacja pól naftowych — nawet wówczas, gdy pozostaje w dysproporcji do cen sprzedażnych produktów i osiąganego z nich utargu. Bo muszą stać na jedynie racjonalnem stanowisku takiego utargu, któryby odpowiadał wszystkim wymogom kopalnictwa. Każde

inne stanowisko, a zwłaszcza usiłowanie dopasowania w takich razach ceny ropy do słabego utargu i niewystarczających cen sprzedażnych, byłoby szczytem nierozsądku i zasługiwałoby w całej pełni na nazwę absurdu.

Dla przemysłu czysto kopalnianego, jako sprzedającego swoją produkcję rafinerjom, sprawą najważniejszą jest cena ropy, którą otrzymuje w formie bezpośredniej. Lecz zarazem nie są dlań obojętne w obecnej sytuacji i w tych warunkach, w jakich polski przemysł naftowy w tej chwili się znajduje i pracuje, ani ceny rynkowe derywatów, ani koszty przerobu w rafinerjach, ani koszty handlowe — i wszystko to co wpływa na taki czy inny ich poziom, ze względów najzupełniej zrozumiałych. Bo te elementy składają się na cenę ropy i wywierają przemożny wpływ na jej kształtowanie się. Przemysł czysto kopalniany musi zatem stać na stanowisku utrzymania cen produktów naftowych na poziomie zapewniającym przemysłowi naftowemu opłacalność, i któryby dawał możność eksploatacji naszych złóż ropnych. Musi również żądać w interesie wiertnictwa naftowego, potanienia kosztów przerobu surowca w rafinerjach, przez zredukowanie ich liczby i zaniechanie w stosunku do pewnej części aparatu przetwórczego systemu protekcyjnego, stosowanego obecnie.

Cena ropy — obojętne czy otrzymywana wprost, czy też poprzez sprzedaż gotowych wyrobów rafineryjnych, jest dla kopalnictwa naftowego elementem jaknajbardziej zasadniczym, a u nas, przytem w naszej obecnej sytuacji — nawet wyjątkowo najbardziej istotnym. O tem wiemy wszyscy w przemyśle najlepiej, a przynajmniej powinniśmy wiedzieć z różnych przyczyn.

Jeżeli zaś są u nas ludzie co o tem nie wiedzą, albo co gorzej — nie chcą wiedzieć z rozmaitych względów, lub nie wdają się w gruntowniejszą analizę tego zagadnienia, to bardzo źle. Albowiem od niej zależy nietylko dynamika wszelkiego rodzaju wierceń, lecz także w równym stopniu samo istnienie kopalnictwa naftowego w naszym kraju. Chcąc się utrzymać, kopalnictwo to musi mieć taki dochód ze sprzedaży swego produktu, ażeby mogło pokrywać z niego nietylko codzienne bieżące koszty, związane z eksploatacją kopalni, ale również wysokie koszty nigdy nie kończącego się i zawsze nieuniknionego, ryzyka wiertniczego, oraz kontynuować wiercenia. Jeżeli cena będzie niska i wystarczająca zaledwie na eksploatację odwierconych kopalń do pewnych granic opłacalności, to wtedy będziemy mieli do czynienia z wegetacją kopalnictwa. A wegetacja w kopalnictwie naftowem jest najzupełniej równoznaczna z agonją. Tempo takiej agonji może być powolniejsze lub szybsze, zależnie od okoliczności, lecz rezultat końcowy bywa w takich razach zawsze jeden i jest zgóry bardzo łatwy do przewidzenia. Wskazywanie zatem na potrzebę i konieczność utrzymania ceny ropy i rynkowych cen produktowych na poziomie przystosowanym do kosztów eksploatacji naszych terenów naftowych, płynie nie z czego innego, jak tylko z głębokiego odczucia i zrozumienia istoty zagadnienia naftowego oraz z należytej oceny wartości i wagi, jaką ma dla kraju przemysł naftowy pod bardzo wieloma względami.

Poruszamy tę sprawę dlatego, ponieważ pewne sfery naftowe występują od jakiegoś czasu konsekwentnie przeciwko cenie obecnej i nie omijają żadnej okazji, by dać temu wyraz, przyczem jako uzasadnienie podają okoliczność, że ciągną z niej zyski w liczbie kilku, przedsiębiorstwa czysto kopalniane, które są własnością osób przebywających stale poza granicami kraju. Ma to znaczyć, że obecna cena ropy utrzymywana jest dla dobra jakoby tych kilku zaledwie przedsiębiorstw bez istotniejszych korzyści dla kraju. Tego rodzaju argumenty nie mogą nikomu trafić do przekonania jako najzupełniej fałszywe.

Jest wprawdzie kilka takich przedsiębiorstw w przemyśle czysto kopalnianym, które mają większą produkcję i wskutek tego wychodzą lepiej od innych, albo może nawet

coś tam przez to więcej zarabiają, odzyskując w ten sposób poczynione w kopalnię wkłady. Lecz nie widzimy w tem nic osobliwego, ani też nic takiego, coby kolidowało z poczuciem słuszności, było rzeczą anormalną i wymagało usunięcia. Przecież nie poto inwestuje przedsiębiorca w kopalnię przez dłuższy przeciąg czasu, znaczne kapitały, ażeby je stracić i nic na tem nie zyskać.

Kopalnictwo naftowe jest przemysłem, którego stopnia dochodowości nieda się nigdy ustalić lub przewidzieć naprzód. Buduje się przedsiębiorstwo kopalniane w połączeniu z olbrzymiem ryzykiem, jakiego niema w żadnym innym przemyśle. Wierci się za ropą naftową zwykle ze zmiennem szczęściem. Albo się wychodzi na swoje lub zarabia czasami znacznie więcej, jak w każdej innej dziedzinie życia gospodarczego, albo się traci wszystko, nieraz cały majątek i wychodzi się z imprezy nędzarzem. Różnie bywa. Obecnie wielkich naftowych zarobków niema wogóle, lepsze zarobki należą do rzadkości, wiercenia są albo suche, albo mało wydajne, tak że po największej części wiertnik z trudem wychodzi na swoje. Najczęściej wegetuje.

O ile więc jakiekolwiek przedsiębiorstwo wiertnicze przystępuje do wiercenia, które jest zawsze ryzykowne i nigdy, nawet w najlepszym razie nie daje 100% pewności, to musi mieć wzamian tę nadzieję, że gdy wiercenie będzie suche i straci wkład, to się jakoś odbije na następnych. To właśnie, że zazwyczaj każdy prawie produktywny otwór obciążony jest w mniejszym lub większym stopniu wysokiemi kosztami wierceń suchych, małowydajnych lub półproduktywnych i t. p., i musi się liczyć stale z dalszemi obciążeniami tego rodzaju wierceniami.

Kopalnictwo naftowe nie może być traktowane pod względem zarobkowości narówni z innemi przemysłami. Wymaga tego jego losowość, która wyciska na tym przemyśle wybitnie swoiste piętno. Tam gdzie ryzykuje się utratę całego wkładu, musi istnieć perspektywa osiągnięcia znaczniejszego zysku. Albowiem jest on właśnie tem, co wciąga ludzi i kapitały w wielce ryzykowne przedsięwzięcia. Bez bodźca w tej postaci, górniczy przemysł naftowy nie ruszyłby z miejsca. A zatem większa dochodowość jest w kopalnictwie naftowem nietylko w całej pełni usprawiedliwiona, lecz co więcej — stanowi wręcz nieodzowny, kardynalny warunek rozwoju tego przemysłu.

Nasza cena ropy naftowej nie pozostaje absolutnie w dysproporcji do wkładów, jakich wymaga kopalnictwo i stworzenie przedsiębiorstwa kopalnianego oraz doprowadzenie go do granic rentowności. Przeciwnie, z wyjątkiem może bardzo sporadycznych wypadków nie jest nawet wystarczająca do tego celu. Obecnie niema żadnych wybujałości, którym należałoby położyć kres, w dochodowości nawet tych przedsiębiorstw kopalnianych, które poprawiły swoją sytuację przez kosztowne inwestycje i osiągnęły w ten sposób znaczniejszą produkcję. Nie o ścinaniu więc tego czego niema myśleć nam trzeba, ale o pomyślniejszych warunkach dla naszego kopalnictwa naftowego, znajdującego się naogół w bardzo ciężkiej sytuacji.

Jeżeli się skwapliwie notuje po jednej stronie każdy wypadek lepszej sytuacji, to z drugiej należałoby tak samo skrzętnie notować wszystkie momenty wielkich i bardzo bolesnych strat, poniesionych przez ludzi, których opinja naftowa zaliczała doniedawna do rzędu tych, którym się dobrze powodzi — strat poniesionych nie na czem innem, jeno na wierceniach i przedsięwzięciach kopalnianych. Taka jest nafta! Jeżeli się mówi o lepszej sytuacji, to trzeba równocześnie mówić o bardzo ciężkich wysiłkach i wielkich wkładach pieniężnych, włożonych w przedsiębiorstwo od początku aż po dzień ostatni.

Do kopalnictwa naftowego nie mogą być stosowane dwie całkiem różne miary — jedna uznająca za objaw zupełnie naturalny wszelkie straty, wynikające z całkiem specyficznych właściwości tego przemysłu, jakich w żadnej innej dziedzinie gospodarczej nie spotykamy

— druga wykluczająca każdy większy zarobek, niwelujący choćby w części te wielkie straty.

Górnictwo naftowe jest grą, często nawet dość hazardowną, dlatego w odniesieniu do jego zarobkowości musi mieć miejsce operowanie całkiem innemi pojęciami, jak w odniesieniu do zarobkowości w każdej innej gałęzi przemysłu.

Tak samo nie wytrzymuje krytyki operowanie w tym celu, jako argumentem, obcokrajowością właścicieli przedsiębiorstwa. Przeciwko tym argumentom mamy również poważne zastrzeżenia. Zawsze występowaliśmy w obronie rodzimych elementów i zajmowaliśmy stanowisko, że dążyć należy wszelkiemi siłami nietylko do utrzymania, ale także do znacznego powiększenia w tej tak ważnej dziedzinie naszej rodzimej produkcji, jaką jest przemysł naftowy, naszego własnego stanu posiadania. Stanowisko to zajmujemy nadal i z niego nie zejdziemy, ponieważ stanowi to jeden z naszych głównych celów. Lecz obce kapitały są nam bezwarunkowo potrzebne i są nawet dla nas koniecznością. Dopływ ich do naszego kopalnictwa leży bezsprzecznie w naszym interesie, a nawet musimy się o nie starać. Bez nich obejść się zupełnie nie możemy, gdyż nie mamy w kraju wystarczających własnych środków pieniężnych na inwestycyjne cele naftowe.

Jeżeli więc kapitały obce względnie osoby przebywające zagranicą, poczyniły lub zakupiły wcześniejsze inwestycje swych poprzedników, to rzecz jasna, że muszą przypaść im w udziale pełne rezultaty dokonanych wkładów. Uważamy to za rzecz zupełnie naturalną i tylko dziwić się należy, że się o tem w sensie przeciwnym mówi i wyraża niezadowolenie. Skoro się przyciąga do pracy w przemyśle obce elementy finansowe, to musi się ponieść konsekwencje tego. Bo kapitały te przychodzą nie w innym celu, jeno dla zarobku, a jeśli ponoszą narówni z każdym innym moment ryzyka wiertniczego, to muszą być traktowane całkiem równorzędnie pod względem zarobkowości. Rozchodzić się nam powinno o to tylko, ażeby były to kapitały nie kolidujące z naszemi założeniami naftowemi, takie, które szukają jedynie zarobków przemysłowych i nie mają żadnych innych celów na względzie. Od wszystkich kapitałów obcych nietylko możemy, ale nawet musimy żądać tego, do czego mamy pełne prawo: ażeby ich działalność przemysłowa utrzymana była w ramach elementów natury gospodarczej i nie stała w sprzeczności z interesami Państwa i kopalnictwa, a również nie dezorganizowała tego przemysłu i nie paraliżowała jego działalności. Jeśli spełniają ten warunek to nie mamy powodu odnosić się do nich wrogo.

W dziale czysto kopalnianym pracuje stosunkowo mała część kapitałów obcych. Są to kapitały naogół małe. Nie mają żadnych ambicyj rządzenia i wpływania w sensie szkodliwym na nasze sprawy naftowe. Mają barwę zupełnie przemysłową i rozchodzi się im wyłącznie o zarobek przemysłowy i o nic więcej. Żadnych innych względów nie mają na celu. Są zatem kapitałami dla nas pożytecznemi i pożądanemi, a również najbardziej odpowiedniemi. Należy się im zatem zupełnie poprawne i lojalne traktowanie.

A teraz jeszcze jedna uwaga w tej sprawie. Jeżeli są w naszem kopalnictwie elementy obce, które dobrze na tem wychodzą, to każdy taki fakt stanowi wcale dobrą propagandę na rzecz inwestycyj w eksploatację naszych pól naftowych. Gorzej byłoby, gdyby było inaczej, gdyby wychodzono stale źle, bo wtedy mielibyśmy do czynienia z propagandą odstraszającą od naszego górnictwa naftowego, a tego chyba pragnąć nie należy.

Konflikty patentowe

Głośna jest na terenie Borysławia z licznych i trwających oddawna, niejako w permanencji, procesów, sprawa patentu inż. Stanisława Szczepanowskiego. Przeciwko uprawnieniom inż. Szczepanowskiego podnoszone są z bardzo wielu stron poważne zastrzeżenia i zarzuty. Szereg osób znających dokładnie stosunki przedwojenne i ówczesne metody pracy, twierdzi, że opatentowany przez inż. Szczepanowskiego wynalazek stanowi rzecz znaną, będącą w użyciu jeszcze przed wojną. Utrzymują licznie, że nadanie inż. Szczepanowskiemu dotyczących praw patentowych polega na niedostatecznem zbadaniu tej sprawy. Była ona już poruszana na ostatniem posiedzeniu Zarządu Związku Polskich Przemysłowców Naftowych przez osoby prowadzące samodzielnie przedsiębiorstwa kopalniane jeszcze przed wojną i jak nam wiadomo ma być szeroko omawiana na najbliższem posiedzeniu Rady Związku.

W sprawie tej otrzymaliśmy z kół naftowych artykuł z pewnem jej naświetleniem, oraz dano nam do umieszczenia opinję znanego wiertnika prof. inż. Zygmunta Bielskiego o niej, którą drukujemy obok.

Dążąc do zupełnego wyświetlenia dotyczącej kwestji, będziemy zamieszczali dalsze nadsyłane nam głosy w tej sprawie. Również Związek Polskich Przemysłowców Naftowych zwraca się za naszem pośrednictwem z prośbą do wszystkich osób, którym sprawa tłokowania systemem opatentowanym przez inż. Szczepanowskiego jest bliżej znana, o zabranie w niej głosu i o nadsyłanie do Związku wiadomych im o niej szczegółów.

Redakcja.

Prawdziwą plagą zagłębia naftowego borysławskiego są rozliczne procesy cywilne i karne, które od szeregu lat wytacza inż. Stanisław Prus Szczepanowski i syn jego Jerzy Szczepanowski przeciw przemysłowcom naftowym o naruszenie ich patentów Nr. 554 i 4216.

Podstawą tych sporów jest twierdzenie inż. Stanisława Szczepanowskiego, że on w swym patencie Nr. 554, który otrzymał w 1924 r., ma wyłącznie zastrzeżoną metodę tłokowania z napompowywaniem, t. j. sposób wydobywania płynu z otworów wiertniczych polegający na tem, że ponad tłok wyciągowy zostaje napompowaną pewna ilość płynu i następnie ten słup płynu zostaje wyciągnięty na powierzchnię.

Ta metoda ma się mieścić w zastrzeżeniu patentu Nr. 554 brzmiącem: „Metoda do wydobywania oleju skalnego i gazu zapomocą tłoka zawieszonego na linie w rurach pompowych, tem znamienna..., że tłok jest używany w miarę potrzeby dowolnie albo jako tłok pompowy u dołu kolumny rur, albo jako wyciągowy, wynoszący olej na sobie aż na powierzchnię ziemi".

Ponieważ jednakże sam tłok wyciągowy w otwartych rurach nie mógłby wykonać pompowania, przeto w dalszem zastrzeżeniu tego patentu dodaje inż. Stanisław Szczepanowski konstrukcję, która ma umożliwić wykonanie tej metody, a to dalsze zastrzeżenie brzmi:

„Urządzenie do wydobywania metody znamienne tem, że kolumna rur jest zaopatrzona u spodu stale w zawór stopowy, nad którym porusza się tłok zawieszony na linie".

Na podstawie treści tych zastrzeżeń można wnioskować, że istota wynalazku inż. Stanisława Szczepanowskiego przedstawia się w ogólnym schemacie w ten sposób, że do otworu wiertniczego ma być wprowadzona osobna kolumna rur pompowych, ta kolumna ma być zamknięta stale zaworem stopowym, a następnie do rur pompowych wprowadza się zwykły tłok wyciągowy, który doszedłszy do zaworu stopowego wykonuje ruchy zwrotne w dół i do góry i wytwarzając próżnię między sobą a zaworem pompuje płyn, który przedostaje się ponad tłok, a po zebraniu odpowiedniego słupa płynu wyciąga się tłok wraz z nagromadzonym nad nim płynem do wierzchu otworu.

Zaznaczyliśmy wyżej, że tego sposobu można się domyślać, gdyż ani w opisie patentowym ani w zastrzeżeniach odnośny system nie jest sprecyzowany i wynalazek można interpretować w inny sposób.

Stajemy jednak na stanowisku, jakie zajęły Sądy patentowe, które w motywach swoich orzeczeń podkreśliły wprawdzie, że treść patentu jest niejasną, ale musi być wytłumaczoną w sposób wyżej podany, gdyż inne tłumaczenie prowadziłoby do nierzeczowego wyniku.

Wynalazku objętego patentem Nr. 554 nikt w praktyce w zagłębiu naftowem nie stosował, gdyż konieczność instalowania osobnej kolumny rur pompowych, opatrzonych u dołu stałym zaworem, pociągałaby za sobą znaczny wydatek, a konieczność wyciągania tych rur dla oczyszczenia zaworu od zanieczyszczeń i parafiny, powodowałaby długotrwałe przerwy w ruchu.

Zaopatrzenie natomiast rur okładzinowych stałym zaworem byłoby ze względów technicznych niewykonalne, gdyż w tym celu musiałoby się rury okładzinowe wyciągnąć, co groziłoby niebezpieczeństwem dla kopalni, a przytem wykluczonem jest częste wyciąganie tych rur dla oczyszczania zaworu.

W 1927 r. Izba pracodawców w przemyśle naftowym w Borysławiu wniosła do Urzędu patentowego skargę o uznanie odnośnych zastrzeżeń patentowych za nieważne, opierając się na tem, że wynalazek inż. Mikuckiego opatentowany jeszcze w 1906 r., a więc na kilkanaście lat przed zgłoszeniem wynalazku przez inż. Szczepanowskiego, przewidywał już urządzenie, którem metodę tłokowania z napompowywaniem można było wykonywać, a nawet w opisie swego wynalazku podał dokładnie, jak ten sposób ma być wykonywany.

Ponadto podano w skardze szereg świadków, którzy mieli stwierdzić, że metodę odnośną, conajmniej od r. 1907 na szeregu kopalń wykonywano, tak, iż była ona powszechnie znaną.

Sądy patentowe nie uwzględniły skargi Izby pracodawców wychodząc z założenia, że wprawdzie przyrządem inż. Mikuckiego można było wykonywać odnośną metodę i nawet niektóre kopalnie ten sposób stosowały, ale z treści zastrzeżeń patentowych inż. Mikuckiego nie wynika, aby on sobie tę metodę zastrzegł, a natomiast takie zastrzeżenie wynika z treści patentu inż. Szczepanowskiego.

W kwestji braku cech nowości w wynalazku inż. Szczepanowskiego nie dopuściły Sądy patentowe dowodu ze świadków na fakt, że odnośna metoda była znaną oddawna, a odmowę przeprowadzenia dowodu oparły na argumencie, że ewentualne wykazanie faktycznego stosowania odnośnej metody przez szereg kopalń przed zgłoszeniem wynalazku przez inż. Szczepanowskiego, nie stwierdziłoby jeszcze wymaganego przez ustawę patentową warunku, że wynalazek był stosowany w sposób jawny i dostępny dla fachowców, gdyż produkcja odbywa się pod ziemią, zatem nie jest widoczną, a wstęp na kopalnię dla osób trzecich jest zakazany.

Przeoczyły jednakże Sądy patentowe okoliczność, że producenci naftowi ze sposobu wydobywania ropy nie robią żadnych tajemnic, gdyż względy konkurencyjne nie grają tu roli, że personel kopalń się zmienia, przenosząc swoje wiadomości na inne kopalnie, i że sprawy techniczne są między zainteresowanymi swobodnie omawiane, tak iż każda inowacja, przez jakąś kopalnię wprowadzona, dostaje się do wiadomości ogółu.

W każdym jednak razie Sądy patentowe położyły nacisk na to, że istota wynalazku inż. Szczepanowskiego polega w tem, że on zwykłemu tłokowi wyciągowemu każe spełniać dwie funkcje, a to pompowania i wyciągania ropy, z czego wynika, że o ile opisany sposób wydobywania ropy nie jest wykonywany przez tłok wyciągowy, to nie wkracza w zastrzeżenie patentu Nr. 554.

W rozwoju techniki sposobu wydobywania ropy doszli konstruktorzy i producenci naftowi do nowego pomysłu. Odrzucili stosowanie tłoka wyciągowego, a natomiast uruchomili znaną już poprzednio pompę wgłębną, zawieszając ją na linie i dając jej głowicy odpowiednie uszczelnienie, aby pompa przy wyciąganiu jej do góry wynosiła na sobie napompowany płyn.

W ten sposób stała się zbędną osobna kolumna rur, gdyż pompa zbiera płyn w rurach okładzinowych, stał się zbędnym osobny tłok wyciągowy służący do wynoszenia ropy, gdyż wskutek uruchomienia pompy sama pompa dźwiga napompowany płyn, a wsku-

tek uruchomienia całego agregatu pompowego ustała też potrzeba umieszczenia stałego zaworu u dołu rur, jak to się dzieje w wynalazku inż. Szczepanowskiego, gdyż zawór stopowy, jako część składowa pompy może być wyciąganym za każdym razem wraz z całem urządzeniem pompowem i może być w każdej chwili oczyszczony, czy naprawiony.

Ten pomysł uruchomienia pompy jest pomysłem nowym, nie pokrywającym się z pomysłem objętym patentem Nr. 554 i stanowi doniosły postęp techniczny. Inż. Szczepanowski skarży jednak tak przed Sądami karnymi, jak i cywilnymi właśnie tych przemysłowców, którzy używają uruchomionej pompy.

Sąd karny w swem wyrokowaniu opiera się stale na orzeczeniu dwóch znawców, wydanem przed kilku laty i stale się powtarzającem we wszystkich dalszych sprawach.

Opinja tych znawców nie liczy się z przepisami i duchem ustawy, która każe treść wynalazku ujmować, tak, jak on jest w zastrzeżeniach patentowych określony i nie dopuszcza interpretacji rozszerzającej, aby nie podsuwać pod dany patent późniejszych wynalazków.

Co więcej opinja ta pomija nawet interpretację zawartą w motywach zapadłych w tej sprawie orzeczeń Sądów patentowych i nadaje wynalazkowi inż. Szczepanowskiego jaknajogólniejsze znaczenie, wypowiadając pogląd, że w patencie Nr. 554 mieści się właściwie myśl zebrania zapomocą pompowania słupa ropy i wyciągnięcie następnie tylko tego słupa ropy, bez względu na to, jakim przyrządem to się odbywa i w jaki sposób odnośny przyrząd czynność swoją wykonuje.

Sądy opierając się na tej opinji wydają wyroki zasądzające, gdyż dotąd niestety nie mieli inni znawcy sposobności wypowiedzieć swego zdania przed Sądem. Opinja zaś poważnych fachowców idzie w innym kierunku, a mianowicie, że patent Nr. 554 obejmuje tylko taki wynalazek, jaki jest wyraźną treścią patentu objęty, to jest sposób wydobywania płynu zapomocą zwyczajnego tłoka wyciągowego poruszającego się w rurach pompowych ponad stałym zaworem stopowym.

Sprawa obecnie poruszona posiada wielką doniosłość dla całego przemysłu naftowego, gdyż inż. Stanisław Szczepanowski wnosi przeciw licznym osobom z przemysłu akty oskarżenia, a następnie proponuje zawarcie ugody, stawiając wygórowane żądania nieodpowiadające nawet w przybliżeniu korzyściom, któreby przedsiębiorstwo odniosło, gdyby nawet faktycznie jego wynalazek był stosowany.

Nie orjentując się należycie w zawiłych postanowieniach ustawy patentowej i w skomplikowanych pojęciach technicznych, przemysłowcy naftowi, pod groźbą odpowiedzialności karnej, dla świętego spokoju, zaspakajają roszczenia inż. Szczepanowskiego, będąc głęboko przekonani, że zapłacili pretensję nienależną. W przeciwnym razie muszą wdać się w długotrwałe i kosztowne spory sądowe, których prowadzenie ma inż. Szczepanowski o tyle ze swej strony ułatwione, że otrzymuje stale prawo ubogich(?) i nie ponosi tem samem żadnych wysokich opłat, co umożliwia mu wytaczanie procesów o miljonowe pretensje.

Spory te zakłóciły spokojną pracę w zagłębiu naftowem, przemysłowi zaś, który i tak pracuje w ciężkich warunkach, grozi obłożenie nowym haraczem na rzecz inż. Szczepanowskiego.

Daliśmy tylko ogólny zarys tej sprawy, a w następnych numerach czasopisma powrócimy do niej, poddając dalszej szczegółowej analizie pretensje inż. Szczepanowskiego.

Opinja Prof. inż. Zygmunta Bielskiego o patencie inż. Szczepanowskiego

Orzeczenie Wydziału Odwoławczego Urzędu Pat. Rz. P. Nr. odw. 679/27 podzieliło zastrzeżenie 4 wyżej wymienionego patentu na dwie części przez nadanie mu następującego brzmienia:

„**zastrzeżenie 4.** Metoda wydobywania oleju skalnego i gazu zapomocą tłoka, zawieszonego na linie w rurach pompowych (hermetycznych) tem znamienna, że rury pompowe służą zarazem jako cylinder pompowy, a tłok używany jest w miarę potrzeby dowolnie albo jako pompowy u dołu kolumny rur, albo jako tłok wyciągowy, wynoszący olej na sobie aż na powierzchnię ziemi.

zastrzeżenie 4. a. Urządzenie do wykonywania metody według zastrzeżenia 4. znamienne tem, że kolumna rur jest zaopatrzona u spodu stale w zawór stopowy nad którym porusza się tłok zawieszony na linie".

Zastrzeżenie 4, w obecnem, nowem brzmieniu nie jest niczem innem, jak tylko normalnem tłokowaniem, wprowadzonem w zastosowanie w początkach istnienia borysławskich kopalń nafty i do dziś dnia w tejże formie używanem.

Dopiero zastrzeżenie 4. a. wprowadza zasadniczą zmianę, względnie uzupełnienie w urządzeniu do tłokowania przez d o d a n i e z a w o r u s t o p o w e g o u spodu kolumny rur wiertniczych, które spełniają rolę cylindra pompowego.

Czy stosowanie tego zaworu stopowego może być uważane za oryginalny pomysł inż. Stanisława Szczepanowskiego?

Do odpowiedzi na powyższe pytanie niech posłużą rozważania Wydziału Odwoławczego Urz. Pat. Rz. P., znajdujące się w orzeczeniu Nr. odwoł. 679/27 odnośnie do patentu austr. Nr. 24938.

Przedewszystkiem należy stwierdzić, że zarówno patent austr. Nr. 24938 jak i patent inż. Szczepanowskiego Nr. 554 nie przewiduje specjalnych rur do wydobywania ropy, lecz używanie rur wiertniczych, które z niewiadomych mi przyczyn, bywają w orzeczeniu rozmaicie nazywane (okładzinowe, hermetyczne). Niewłaściwą jest również w tem orzeczeniu nazwa „rury pompowe" (hermetyczne), albowiem terminologja przyjęta w przemyśle naftowym i zastosowana w nauce i literaturze fachowej, pod tem mianem rozumie rury, które tu ani przy patencie austr. 24938 ani w patencie inż. Szczepanowskiego Nr. 554 zastosowania nie mają.

W analizie austr. patentu Nr. 24938 powiada orzeczenie:

> *„natomiast zastosowano dwa jednakowe tłoki, każdy z zaworem, połączone ze sobą nożycami i tworzące w ten sposób pewien rodzaj urządzenia zwanego tłokami sprzężonemi, przyczem tłok dolny służyć miał jako zawór stopowy, uszczelniony jak zwykle względem przewodu wydobywawczego, którym tu są rury okładzinowe, zaś tłok górny jako zwykły tłok pompowy",*

jest to zatem stwierdzenie, że jeden z tłoków (dolny) miał służyć jako zawór stopowy, a drugi (górny) jako zwykły tłok pompowy. A to właśnie zastosowanie zaworu stopowego, jako zasadnicze urządzenie pragnie sobie zastrzec inż. Szczepanowski patentem Nr. 554 w zastrzeżeniu 4. a., a Wydział odwoławczy przyznaje mu.

Dalej powiada orzeczenie, że

> *„sposób tłokowania ropy połączony z jej napompowywaniem"*

jakkolwiek nie jest w zastrzeżeniu 4. pat. Nr. 554 wyraźnie wypowiedziane wskutek wadliwej redakcji tego zastrzeżenia, wynika z tego zastrzeżenia i

> *„winno być zrozumiane dla każdego fachowca, albowiem inna interpretacja prowadziłaby do wyniku zupełnie nie rzeczowego*

ze względu na stan techniki wydobywania ropy".

Cały ten ustęp ma doskonałe zastosowanie i do austr. patentu Nr. 24938, w którem

„napompowywanie pomiędzy dwu sąsiednimi wjazdami tłoka wyciągowego do góry"

wynika tak dalece z konstrukcji i jest dla każdego fachowca zrozumiałem, iż inna interpretacja prowadziłaby do wyniku zupełnie nie rzeczowego, wobec czego zgłaszający patent Nr. 24938 śp. inż. Leon Mikucki, nie uważał nawet za stosowne względnie potrzebne tego jedynego zastosowania tłoków sprzężonych w zastrzeżeniu względnie opisie, uwzględnić.

Twierdzenie, iż w patencie Nr. 24938 jest mowa o „usunięciu" urządzenia pomp z otworu, a nie o „wyciąganiu" z olejem skalnym w celu tłokowania, że zatem inne były cele i zamiary tego patentu, a inne patentu Nr. 554 — nie wytrzymuje krytyki, jeżeli się zważy, że inne „usunięcie" tłoka znajdującego się na spodzie otworu wiertniczego, jak tylko przez „jego wyciągnięcie", i to razem z płynem, jaki się nad nim nagromadził, nie jest możliwe, że zatem w tym wypadku wyrażenia „usunięcie" i „wyciągnięcie" są zupełnie równoznaczne.

Wydział odwoławczy w końcowym ustępie analizy austr. patentu Nr. 24938 sam stwierdza, że tłokami sprzężonemi, będącemi przedmiotem tego patentu można było wykonywać sposób wydobywania będący przedmiotem zastrzeżenia 4. patentu 554 inż. Szczepanowskiego, stwierdza przeto tem samem, iż patent Nr. 554 nie jest pomysłem oryginalnym, nie jest technicznym wynalazkiem w właściwem i ścisłem tego słowa znaczeniu, lecz tylko zręcznem wykorzystaniem czysto prawniczej interpretacji wynalazku opisanego w patencie Nr. 24938. Zresztą zgłaszający patent austr. Nr. 24938 śp. inż. Leon Mikucki nie miał, ponieważ nie mógł mieć innych zamiarów jak tylko te, które są przedmiotem zastrzeżenia 4. patentu Nr. 554, i patent jego nigdy inaczej nie był wyzyskiwany, albowiem dwie są tylko możliwości wykorzystania pomysłu o sprzężonych tłokach i tylko te dwa cele mógł mieć i miał na oku właściciel patentu Nr. 24938, a mianowicie 1. a) — napompowanie pewnej ilości płynu, ruchami górnego tłoka, który wówczas spełnia rolę zwykłego tłoka pompowego pracującego w cylindrze pompowym, i tłoka dolnego pełniącego w tym okresie pracy rolę zaworu stopowego, b) — wydobywanie obu tłoków na powierzchnię (czyli inaczej mówiąc „usuwanie" tłoków, lub ich „wyciąganie") razem z płynem, który nagromadzony został poprzedniem napompowywaniem, c) — powtórne zapuszczanie tłoków na spód opróżnionego z ropy otworu wiertniczego, celem powtórzenia zabiegu 2), pompowanie górnym tłokiem tak długo, dopóki płyn nie zacznie się przelewać górą. Z tych dwóch alternatyw, druga nie jest wykonalną z powodu niedostatecznej szczelności tłoka, która jest zupełnie niewystarczająca dla ciśnień, jakie występują w otworach w tak znacznych głębokościach, jak borysławskie, i takiego zamiaru nie mógł powziąć technik tej miary, jakim był śp. inż. Leon Mikucki. Okoliczność ta nie wymaga uzasadnienia i każdy technik natychmiast ją spostrzeże. Pozostaje zatem alternatywa pierwsza, która jest identyczną z patentem Nr. 554 inż. Stanisława Szczepanowskiego, a ponieważ patent austr. Nr. 24938 pochodzi z roku 1906, więc jest jasnem, że pomysł opatentowany kilkanaście lat później, nie jest oryginalnym wynalazkiem, lecz tylko zręcznem wykorzystaniem nieodpowiedniej stylizacji wcześniejszego zgłoszenia patentowego, że tak jest, przyznał sam inż. Stanisław Szczepanowski w rozmowie ze mną twierdząc, że ma zupełne prawo korzystać z tego patentu, skoro umiał go skuteczniej sformułować i obronić, a zresztą uważa, że jest zupełnie słusznem, by zagraniczny kapitał, który opanował polski przemysł całkowicie, musiał cenić pracę polskich mózgów. A będzie ją cenił tylko wówczas, gdy będzie za nią płacił.

Przyznanie inż. Szczepanowskiemu patentu w tem brzmieniu, jak to przewiduje

orzeczenie Wydziału odwoławczego Nr. odwoł. 679/27, oddaje cały prawie polski przemysł naftowy w ręce człowieka, który uchodzi w kołach pracowników tego przemysłu za „maniaka patentowego", przyznaje mu bowiem prawo nawet do normalnego tłokowania (zastrzeżenie 4), oraz do tłokowania z zastosowaniem zaworu stopowego (zastrzeżenie 4. a.), a jak sam Wydział odwoławczy wykazał jeden i drugi sposób był znany przed rokiem 1906, a tylko formalne, nie zaś rzeczowe względy rzekomo usprawiedliwiają nadanie patentu Nr. 554. To mogłoby spowodować do stawiania olbrzymich żądań od przemysłu, który i bez tego z trudnością utrzymuje swój byt, żądań nieusprawiedliwionych twórczą pracą mózgową i istotną jego zasługą.

Zresztą praktyka wykazuje, że inż. Szczepanowski takie żądania o fantastycznych wysokościach już wysunął, opierając się na tylekroć wymienianem orzeczeniu Wydziału odwoławczego. Orzeczenie to stanowi przez to groźne niebezpieczeństwo dla przemysłu naftowego i winno być poddane rzeczowej rewizji przy udziale znawców nie przez inż. Szczepanowskiego aprobowanych, jak to dotychczas miało miejsce.

W interesie prawdy należy stwierdzić, że inż. Szczepanowski nie jest bez zasług w dziedzinie tłokowania z napompowywaniem względnie tłoków sprzężonych, a zasługa jego polega na tem, że opracował bardzo dobrą konstrukcję takich tłoków, która umożebnia wykorzystanie pomysłu śp. Leona Mikuckiego, którego połączenie dwóch tłoków kanadyjskiemi nożycami było niedołężnem pierwszem rozwiązaniem konstrukcyjnem oryginalnego pomysłu. To też inż. Szczepanowski uzyskał za swoją konstrukcję ochronę wzoru użytkowego Nr. 186, która mu się słusznie należy.

MOTORYZACJA

Ze względu na ważność zagadnienia motoryzacyjnego i jego znaczenie dla przemysłu naftowego, zamieszczamy poniżej głosy prasy na temat tego zagadnienia. „Kurjer Warszawski" w jednym z numerów zamieścił dość charakterystyczny artykuł p. Stan. Strumph-Wojtkiewicza w tej sprawie pod niemniej osobliwym tytułem: „Poco panu samochód?". Artykuł ten cytujemy niżej w całości:

„Po powrocie z Nowego Jorku, w którym bez przerwy płyną szybkie i bezszumne rzeki samochodów, nędza taksówkowa i wogóle motorowa Warszawy uderza w oczy. Robi się poprostu wstyd za zacofanie w tej dziedzinie, nie mówiąc już o zgubnych skutkach gospodarczych i obronnych naszego oderwania się od cywilizacji. Ale nie trzeba porównania z Nowym Jorkiem: byłem roku tego i w Kopenhadze i w kanadyjskim Halifaksie i w stolicach Holandji i Portugalji, i na Rywjerze francuskiej i w kilku miastach portowych Hiszpanji, oraz Maroka hiszpańskiego. I wszędzie to samo — czy to w północnej Kopenhadze, czy w dalekim afrykańskim Tangerze: masy szybkich i tanich samochodów, świetne, asfaltowane szosy, tania benzyna, bogata sieć stacji obsługi. W każdym kraju dziesiątki tysięcy ludzi znajduje pracę i chleb dzięki samochodowi — tylko nie w Polsce. Na całym świecie, w najbardziej egzotycznych i dzikich jego zakątkach każdy człowiek może posługiwać się własnym lub publicznym samochodem, jako tanim i wygodnym środkiem komunikacyjnym — jeno nie u nas. Każdy rząd stara się ze wszystkich sił o stworzenie jaknajlepszych warunków dla motoryzowania kraju, wiedząc dobrze, że i stan obronności i rozwój dobrobytu zależy w ogromnej mierze od zdrowej polityki motorowej — jeno nie nasze rządy. Pod tym względem żadna rekonstrukcja życia politycznego nic nie pomogła i nic nie zmieniła: sprawa ta — tak ważna — coraz głębiej tonęła i tonie w bagnach ignorancji i ślepoty.

Prócz ruszenia z miejsca produkcji krajowej, zaspakajającej najwyżej w 5% istniejące potrzeby, prócz rozpoczęcia robót drogowych, zaniedbanych od szeregu lat, nie posuwamy się naprzód. Nie widać śladów konstruowania planu, motoryzacji; nie słychać o

poszukiwaniu właściwego wyjścia, które istnieje przecież, a polega na włączeniu problemu wraz z jego rozgałęzieniami do koła najważniejszych zagadnień państwowych. Jeśli będzie zrozumiana ta niezbita prawda, że motoryzacja jest właściwie całym programem gospodarczym, że aspiracje i cele poszczególnych ministerjów oraz różnych gałęzi przemysłu powinny być uzgodnione i uporządkowane, służąc m. in. i dla celów motoryzacji, to oczywistą koniecznością będzie opracowanie metody działania skutecznego i szybkiego, oraz stworzenie organu, kierującego całą akcją.

Jasne jest dziś, że pewną część, zresztą minimalną, waluty obcej przeznaczyć należy na racjonalny bezcłowy import i montaż tanich i świetnych samochodów zagranicznych.

Jasne jest też, że celne straty skarbu mogą być łatwo pokryte w drodze dochodów, wynikających z eksploatacji.

Wreszcie można dziś już zainteresować sfery przemysłowe zagraniczne, w szczególności w Stanach Zjednoczonych, sprawą naszej motoryzacji, uzyskując ich poparcie dla polskiego eksportu do Stanów.

Jednakże do niczego nie doprowadziłoby spoglądanie na daleki zachód i doprowadzanie polskiego rynku do ostatecznego głodu samochodowego, do pustki absolutnej.

Na taki pozornie obiecujący, pustynny rynek nie rzuci się żadna obca inicjatywa finansowa, dopóki w polityce gospodarczej naszej, a szczególnie w polityce motorowej nie dojrzy znamion celowości i energji, dopóki nie stwierdzi, że eksploatacja samochodu w Polsce jest możliwa.

Dlatego zagadnienia podatków i opłat, ceny i wartości paliwa, stanu i bezpieczeństwa dróg, uporządkowania ruchu i wogóle stosunku do maszyny i jej posiadacza — muszą być poddane gruntownemu przeglądowi.

Przecież jeszcze dziś możliwe są takie fakty, jak przytoczony przez ostatni numer „Auta": posiadaczowi prywatnego wozu kazano zapłacić podatek jak od taksówki. Zmuszono go do wpłacenia tej kontrybucji — teraz będzie się procesował lat parę.

A zaledwie tydzień temu znany w kołach przemysłu rządowego p. T. P. wezwany był do urzędu skarbowego i poddany indagacji o charakterze prawdziwego śledztwa: po co mu samochód wogóle, skąd wziął pieniądze na jego kupno, dokąd jeździ i jak często, dlaczego musi mieć ten samochód i t. d.

Przy takich wymownych faktach, przy wygórowanej cenie i małej wartości paliwa, przy całem morzu utrudnień i bezładu w dziedzinie automobilowej i motocyklowej — ani obca inicjatywa nie ruszy nam z pomocą, ani własny młody przemysł nigdy się nie rozwinie.

Rachunek jest prosty. Żeby coś zdziałać w jakiejkolwiek dziedzinie, trzeba ją znać i trzeba zabrać się do pracy.

Która z osób, dokładnie znających te sprawy, pracuje nad niemi — w warunkach nieskrępowanej inicjatywy i niezależności?

Pytamy o to od kilku lat bez przerwy i niestety bez skutku".

Z okazji powołania Komisji motoryzacyjnej krakowski „Ilustrowany Kurjer Codzienny" pisze dnia 8 listopada b. r. w artykule p. t. „Czy punkt zwrotny polityki motoryzacyjnej?", co następuje:

„Lakoniczne komunikaty prasowe z niedawnego posiedzenia Rady Ministrów doniosły, że postanowiła ona powołać do życia specjalną komisję dla rozpatrywania wniosków i ofert, dotyczących koncesyj na montownie samochodów w Polsce. W ten sposób jeden z najważniejszych postulatów polityki motoryzacyjnej, wysuwany przez nas przez przeszło dwa lata — jako jedyne w obecnych warunkach rozwiązanie — znajduje swe formalne (narazie) załatwienie.

Decyzja Rady Ministrów, uruchamiająca wspomnianą komisję, posuwa niewątpliwie doniosłe zagadnienie motoryzacyjne bardzo wydatnie naprzód. Rozporządzenie to może stać się w bliskim już czasie punktem zwrotnym i usunąć braki naszego problemu motoryzacyjnego. Impas polityki motoryzacyjnej trwał u nas bezmała dziesięć lat i nie mógł wykazać się pozytywnem rozwiązaniem, montownie więc wysunięte zostały jako ostatni środek. Wiele jednak czasu upłynęło, nim miarodajne czynniki poszły na rozstrzygnięcie w tym właśnie kierunku.

Wszystko oczywiście zależy teraz od życiowego podejścia do sprawy samej komisji. Wszystko zależy od warunków, na jakich ewentualne montownie mogą być w Polsce uruchamiane. Rozporządzenie wykonawcze do niedawnej ustawy o koncesjonowanym wyrobie samochodów jest już zapewne ukończone a od postanowień jego zależy, w jakim stopniu montownie przyczynić się będą mogły do usunięcia motoryzacyjnego impasu w naszym kraju.

W ręce komisji zostało oddane jedno z najważniejszych zadań, jakie są do wykonania w programie obecnego rządu. Motoryzacja bowiem zmierza do ożywienia rynku, do postępu gospodarczego i do zacieśnienia form współpracy społeczeństwa z rządem na ekonomicznym odcinku. Dla uzasadnienia takiego zapatrywania wystarczy stwierdzić stan rzeczy u naszych sąsiadów.

W obydwu państwach — tak w Niemczech, jak i Sowietach — przemysł motoryzacyjny stał się filarem technicznego i gospodarczego rozwoju. Doprowadził on w Niemczech do niezwykłego rozkwitu tej gałęzi i spowodował zupełne niemal rozwiązanie wielu ważnych działów polityki ogólnej, jak:

sprawa bezrobocia, zagadnienie komunikacji i dróg, częściowe uniezależnienie się od konieczności eksportu i t. p. W Sowietach zaczęto pracę od zupełnego niemal prymitywu, a prowadząc ją nie dłużej, niż u nas, doprowadzono do wyników, które w bieżącym roku wyrażają się setkami tysięcy nowych pojazdów mechanicznych, biegnących po setkach kilometrów nowych dróg.

Do przyszłych decyzyj komisji montownianej przywiązuje się wielkie nadzieje. Sądzić też trzeba, że rozstrzygnięcia komisji zaciążą znowu na wiele lat — w sposób korzystny lub ujemny — na dalszym rozwoju motoryzacji w Polsce. Jest przeto rzeczą szczególnej wagi, aby możliwie rychło doszło do ukonstytuowania tej komisji. Zadużo już czasu straciliśmy i zbyt bolesne ofiary ponieśliśmy, aby znowu godzić się do sprowadzenia całej sprawy do tego samego błędu, jaki czyniono u nas w analogicznych chwilach w latach ubiegłych.

Dotychczasowe rozstrzygnięcia zapadły w ścisłem gronie ludzi, którzy właściwie z problemem motoryzacji niewiele mieli wspólnego, a jeżeli podchodzili do jej spraw, to z jednostronnem nastawieniem. Wystarczy wspomnieć owe momenty zwrotne, w których szczupłe grono ludzi decydowało oprzeć rozwój motoryzacji bądź to na „SPA", bądź na „CWS", bądź na „Saurerach" lub „Fiatach". Błąd ten nie powinien się powtórzyć.

W komisji tej w takiej lub owej formie, winni mieć głos obok sfer rządowych przedstawiciele ważniejszych działów życia gospodarczego, związanego z motoryzacją. Przemysł metalowy i pomocniczy, zrzeszenia automobilistów, kupiectwo samochodowe, zrzeszenia ludzi zarobkujących samochodami i t. p., powinny mieć możność wypowiedzenia się w doniosłej sprawie montownianej. Wynik bowiem całej akcji zależeć będzie w pierwszej linji od stopnia, w jakim uwzględnione będą konieczności życia gospodarczego.

Komisja rozpoczyna swe prace w terminie bardzo spóźnionym i będzie musiała bardzo energicznie działać, aby przygotować warunki dla przyszłego sezonu.

O ile więc zdobędzie się ona na racjonalne i trafne rozstrzygnięcia w czasie możliwie najkrótszym, to przyszłoroczny sezon motoryzacyjny może jeszcze być uratowany. Nie na tem jednak polega największa trudność pracy tej komisji. Powołana ona bowiem została w momencie, który bardzo istotnie różni się od warunków niezbyt odległej przeszłości. Ma ona rozstrzygać o montowniach w czasie, gdy kraj znajduje się w trudnem położeniu gospodarczem, gdy okazała się potrzeba nowych wielkich obciążeń znacznego odłamu społeczeństwa.

Dlatego też najgłówniejszem bodaj zadaniem komisji będzie doprowadzenie do tego, aby ceny wozów montowanych w Polsce były możliwie jaknajniższe. Jesteśmy krajem o niewielkiej warstwie społecznej, która może sobie pozwolić na kupno samochodu. Praca pojazdem mechanicznym lub korzystanie z przyjemności samochodu są u nas niewspółmiernie droższe niż zagranicą. Wóz powinien być u nas tańszy niż zagranicą, a ponieważ to jest niemożliwe, powinien być zbliżony w cenie, a nie kilkakrotnie droższy. Jedynie wytwórnie, mające wielkie kapitały, duże doświadczenia i produkujące samochody w olbrzymich serjach, mogą odpowiedzieć montownianemu zadaniu. Rzeczą zaś czynników miarodajnych będzie dopatrzenie, aby kraj odniósł z tego stosunku możliwie dużą korzyść i aby dążył do stopniowego usamodzielnienia się na polu produkcji samochodowej.

Mimochodem tylko poruszamy, że samo założenie montowni samochodowej — nie wystarczy. Aktualnym staje się postulat finansowo kredytowy, do którego podeszła już warszawska Izba handlowo-przemysłowa, opracowując projekt, mający na celu umożliwienie samochodowemu kupiectwu udzielanie kredytu (przez zabezpieczenie własności wozu przy ratalnej jego sprzedaży). Konieczne są także ulgi w podatkach i opłatach, nieodzowne jest życzliwe nastawienie władz, zlikwidowanie biurokratyzmu, odstąpienie od etatystycznych poczynań, zaniechanie stawiania przeszkód przy zarobkowaniu samochodami i t. p.

Są to jednak sprawy dalsze, które staną się bardzo aktualne dopiero wtedy, gdy zasadnicze zagadnienie montowni zostanie należycie postawione".

Omawia bieżące wydarzenia w tej dziedzinie p. T. Gr. na łamach warszawskiego „Kurjera Porannego" z dnia 8 listopada b. r. w artykule zatytułowanym: „Trzy wydarzenia". Treść tego artykułu jest następująca:

„Jesień 1935-go roku była obfita w wydarzenia na froncie motoryzacyjnym, wydarzenia narazie natury prawno-organizacyjnej, ale wreszcie wydarzenia konkretne. Niestety w tym samym czasie — jesienią 1935-go roku — zapowiedziane przez ministra skarbu wydarzenia znacznie konkretniejsze w swych skutkach, które z całą pewnością nie wpłyną na wzmożenie tempa zakupu samochodów przy obecnym układzie stosunków gospodarczych i skarbowych.

Rozpoczęcie intensywniejszej, sharmonizowanej pracy na froncie motoryzacyjnym spotkało na swej drodze, u samego wyjazdu z garażu bezczynności i bezhołowia znak ostrzegawczy z bardzo nieprzyjemnym napisem: „redukujemy wydatki". Tego rodzaju upominek na drogę, która i bez tego ostrze-

żenia, byłaby trudna, żmudna i daleka — nie może nastrajać optymizmem.

— Mało cenne to zwycięstwo, które przyszło łatwo, bez walki i zmagań — powiedzieli sobie zapewne ludzie powołani do uzdrawiania zabagnionej, misternie zasupłanej sprawy i wzięli się ostro do pracy.

Myślę o Komisji Motoryzacyjnej.

Zacznijmy od początku. W celu poparcia akcji rozwoju motoryzacji kraju oraz zapewnienia jednolitej polityki w tej dziedzinie została utworzona Międzyministerjalna Komisja dla Spraw Motoryzacji Kraju. Utworzenie tego ciała, kończącego — miejmy nadzieję — stan bezpański, jaki w dziedzinie motoryzacyjnej dotychczas panował, odsuwającego w przeszłość okres powikłań i tarć „kompetencyjnych", gubiących samo zagadnienie — powitaliśmy radośnie w numerze poprzednim.

Dziś pora na to, aby przyjrzeć się bliżej samej komisji, która rozpoczęła już swe prace i to ponoć dość energicznie, rozumiejąc, że ma do odrobienia zaległości z lat kilku.

Komisja składa się z przedstawicieli czterech, zainteresowanych w rozwoju motoryzacji ministerstw: komunikacji, wojny, skarbu, przemysłu i handlu oraz Komitetu Ekonomicznego Ministrów. Ministerstwo Komunikacji reprezentuje wiceminister Piasecki — przewodniczący Komisji Motoryzacyjnej, M. S. Wojsk. — pułk. dypl. Ulrych, Min. Skarbu — wicemin. Lechnicki, Min. Przemysłu i Handlu — dyr. Kandel, Komitet Ekonomiczny Ministrów — dyr. Jerzy Nowak.

Na trudną i odpowiedzialną pracę tych ludzi patrzeć będzie odtąd z uwagą ta część społeczeństwa, która rozumie i docenia rozwój motoryzacji dla obrony i rozbudowy gospodarczej kraju.

Zadaniem omawianej komisji jest nietylko „rozpatrywanie koncesyj na montownie pojazdów mechanicznych" — jak to bardzo nieściśle poinformował prasę i opinję komunikat z ostatniego posiedzenia Komitetu Ekonomicznego Ministrów, lecz nadto — badanie całokształtu zagadnienia motoryzacji, przygotowywanie wniosków i projektów rozporządzeń, przedkładania ich resortowym ministrom oraz opinjowanie spraw z motoryzacją związanych.

W ten sposób nie może się zdarzyć, aby jakiekolwiek zarządzenie pozostające w związku z motoryzacją mogło ujrzeć światło dzienne, bez uprzedniej opinji Komisji. Fakt ten upoważnia do snucia wniosków, że zagadnienia motoryzacyjne będą odtąd rozpatrywane przez ludzi, którym sprawy motoryzacyjne nie są obce i obojętne.

Komisja urzęduje przy ministrze Komunikacji, ponieważ zagadnienie motoryzacyjne leży najbliżej tego resortu.

Aby zaś, w wypadkach wymagających jaknajwszechstronniejszego oświetlenia, nie poprzestać na własnem tylko doświadczeniu, Komisja będzie miała prawo zapraszać na posiedzenia przedstawicieli resortów niereprezentowanych w Komisji oraz czynniki społeczno-gospodarcze.

Przed Komisją Motoryzacyjną leży droga długa i ciężka, gdyż zaległości są ogromne i skoordynowanie pracy, po tak złośliwem zagmatwaniu, nie będzie łatwe.

Przypomnijmy pokrótce, o czem wielokrotnie wspominaliśmy w artykułach poprzednich o zadaniach, jakiemi w najbliższym czasie Komisja Motoryzacyjna będzie się musiała zająć:

1) sprawą koncesyj na montownie samochodowe,
2) sprawą paliwa,
3) zagadnieniem podatków od samochodów,
4) cenami samochodów i motocyklów,
5) stosunkiem władz skarbowych do właścicieli samochodów,
6) przemysłem pomocniczym.

Oto zgrubsza nakreślony szkic zagadnień, które Komisja będzie musiała w najbliższym czasie opracować. Tematów starczy na wiele miesięcy.

Należy przypuszczać, że czas najbliższych tygodni zajmą komisji sprawy montowni i paliwa.

Utworzenie Komisji Motoryzacyjnej przyniósł nam w plonie tydzień ubiegły. Tydzień bieżący dał nam dwa inne, również ważne wydarzenia: ogłoszenie przez Min. Przemysłu i Handlu rozporządzenia o koncesjonowaniu przemysłu samochodowego oraz podpisanie polsko-niemieckiego traktatu handlowego.

Rozporządzenie wykonawcze o udzielaniu koncesyj na przemysł wyrobu samochodów oraz podwozi samochodowych stanowi tylko podstawę prawną do udzielania koncesyj na montownie ujawniając w bardzo skromnej dawce wytyczne, któremi Ministerstwo Przemysłu i Handlu kierować się będzie praktycznie przy udzielaniu koncesyj.

Miejsce zakładania montowni będzie musiało być obrane w środku kraju, co jest szczegółem bardzo ważnym z punktu widzenia obrony oraz że uwzględniane będą, w miarę możności przy nadawaniu koncesji, interesy krajowego przemysłu pomocniczego.

Ogłoszenie rozporządzenia wykonawczego oczywiście jeszcze bynajmniej nie przesądza sprawy, gdyż warunki szczegółowe muszą być tak ułożone, aby zgodziły się na nie i... ta druga strona — fabryka zamierzająca montownię założyć.

Na zakończenie słów kilka o traktacie polsko - niemieckim, który w pewnej mierze uwzględnia import niemieckich samochodów w ogólnej sumie 85-ciu miljonów złotych, określonej jako wartość przywozu niemieckiego do Polski w pierwszem półroczu (od 20

listopada 1935 roku do 20 maja 1936 roku). Oczekiwanej w tym okresie, martwym dla handlu samochodowego, sprzedaży większej ilości samochodów trzebaby nazwać superoptymizmem. Zapewne tegoż zdania są i nasi sąsiedzi z zachodu, którzy rozpoczną większą akcję sprzedażną spewnością dopiero z wiosną roku przyszłego — w drugiem półroczu okresu traktatowego między Polską i Niemcami.

A zamiary na rynek polski mają Niemcy wcale poważne — 1000 samochodów osobowych, 750 motocyklów oraz 500 samochodów ciężarowych. Liczby te podawaliśmy w numerze z dn. 20 września r. b. — potwierdzają się one obecnie. Cło od tych wozów będzie w tejże skali, jak od samochodów angielskich, to znaczy niskie na wozy małolitrażowe, ogromne na wozy wielkolitrażowe.

Niemcy spodziewają się spewnością trudności przy wejściu na rynek, ponieważ zapewnili sobie podobno kupno przez swego kontrahenta „na dobry początek" 300 samochodów. Oczywiście wozy te w ten sposób praktycznie będą mogły wykazać wartość produktów niemieckiego przemysłu samochodowego.

Wiadomość o niskich cłach na samochody niemieckie wywołała wśród kupców branży samochodowej dość duże podniecenie nastrajając w kierunku gorączkowych poszukiwań przedstawicielstw fabryk niemieckich".

W tymże samym numerze „Kurjera Porannego" znajduje się wiadomość p. t. „O ułatwienie w nabywaniu samochodów na kredyt", którą również cytujemy:

„Izba Przemysłowo - Handlowa w Warszawie, kierując się intencją ułatwienia motoryzacji kraju, co stanowi zagadnienie pierwszorzędne dla naszego rozwoju gospodarczego, przystąpiła do opracowania projektu ustawy o zastawie rejestrowym nabywanych samochodów.

Zamierzona ustawa miałaby na celu ułatwienie nabywania samochodów na kredyt. Zastaw rejestrowy, nie krępując nabywcy, dawałby jednocześnie sprzedawcy pierwszeństwo zaspokojenia resztującej ceny sprzedażnej z sumy, uzyskanej z ewentualnej egzekucyjnej sprzedaży samochodów.

Tem samem upadałaby w znacznej mierze potrzeba — przy sprzedaży samochodów nawet na dłuższy kredyt — żądania dodatkowych zabezpieczeń, których nie zawsze nabywca może dostarczyć.

Opracowany przez Biuro Izby projekt, oparty jest na zasadzie ustanowienia na samochodzie zastawu, który powodowałby takie same skutki jak zastaw ręczny, jakkolwiek samochód pozostawałby w posiadaniu nabywcy.

Rejestr zastawowy prowadzony byłby przez wojewódzkie władze administracji ogólnej przy rejestrze samochodów dopuszczonych do ruchu na drogach publicznych.

Projekt w najbliższym czasie ma być przedyskutowany na Komisji Prawniczej Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie".

Również pisze „Kurjer Poranny" w nr. 338 z dnia 6 grudnia b. r. w związku z premjowaniem pojazdów mechanicznych, p. t. „Praktyczne znaczenie dekretu o premjowaniu pojazdów mechanicznych" co następuje:

„Omawiając uchwalony przez ostatnią Radę Ministrów dekret o premjowaniu pojazdów mechanicznych, zaznaczyć należy, że fakt ten ma raczej znaczenie moralne, niż komercjalne, bowiem dotychczasowe opłaty na Fundusz Drogowy są — w porównaniu do ceny samochodu i kosztów jego utrzymania — niewielkie. Np. wóz wagi 1.000 kg. opłaca na Fundusz Drogowy 165 zł. rocznie. Pojazdy mechaniczne t. zw. produkcji krajowej (Ursus, C. W. S., Polski Fiat, Saurer) otrzymywały na zasadzie rozporządzenia Prezydenta R. P. z października 1932 roku 60% premji, tak, że — w wypadku wymienionym — samochód produkcji krajowej zamiast 165 zł. — płacił 66 złotych.

Różnica 100 zł. na rok przy obecnych cenach samochodów, benzyny, oliwy, garażu i t. p. nie jest sumą mogącą stanowić istotną ulgę.

Rozwiązanie tej sprawy po linji przydatności pojazdu mechanicznego dla obrony kraju uznać należy za słuszne, ponieważ dla rozwoju komunikacji przynajmniej równorzędne znaczenie mają pojazdy mechaniczne importowane, jak i wytwarzane w kraju, natomiast z punktu widzenia wojskowego sprawa ta wygląda inaczej.

Po ogłoszeniu dekretu nabywcom nowych pojazdów mechanicznych, zarejestrowanych po wejściu w życie dekretu, którzy wykażą się zaświadczeniami władzy wojskowej, że pojazdy ich odpowiadają specjalnym wymaganiom obrony kraju będą wypłacane premje (najwyżej w wysokości 60% opłat na Państw. Fund. Drog.) ze skarbu państwa (z budżetu M. S. Wojsk.).

Posiadaczom pojazdów mechanicznych, zarejestrowanych przed wejściem w życie tego dekretu, którzy wykażą się zaświadczeniami władzy wojskowej, że pojazdy ich odpowiadają wymogom obrony kraju — będą wypłacane premje z Państw. Fund. Drogowego, ale tylko do 1 kwietnia 1938 roku.

Premje wypłacane obecnie nie będą więc miały charakteru premij za popieranie produkcji krajowej, lecz premij za posiadanie i dobre konserwowanie pojazdu mechanicznego

przydatnego do obrony kraju. Premje takie będą mogli otrzymać właściciele samochodów produkcji zagranicznej, o ile wozy zostaną uznane co do typu i stanu za odpowiadające wymogom obrony kraju.

Zmieni się więc stan obecny o tyle, że właściciel np. dobrze utrzymanego Forda otrzyma premję, podczas gdy właściciel starego, rozklekotanego Fiata niezdatnego do służby z punktu widzenia obrony kraju zostanie tej premji, którą dotychczas otrzymywał, pozbawiony.

Tak przynajmniej sprawa wygląda w teorji. Jak będzie wyglądać w praktyce, zobaczymy...

Dla właścicieli samochodów osobowych premjowanie ma znaczenie drugorzędne zarówno ze względu na wielkość sumy możliwej do zaoszczędzenia jak i kłopoty z tem związane (np. właściciel samochodu z Radomia będzie musiał jechać po zaświadczenie do Przemyśla, gdzie znajduje się D. O. K., do którego należy Radom, stracić przynajmniej cały dzień, ponieść koszta podróży i t. p. i „zarobić" 100 zł., albo nie).

Natomiast dla właścicieli samochodów ciężarowych cała manipulacja premjami będzie się opłacać, tutaj bowiem możliwe są obniżki 250—300.

Jeszcze większą rolę odgrywać będą premje dla właścicieli autobusów płacących nierzadko na Fundusz Drogowy po 1.600—1.800 zł. — premja w tym wypadku wynieść może i 1.000 zł.

Wobec takiego postawienia sprawy jest rzeczą słuszną, że kwoty przeznaczone na premje będą czerpane w przyszłości z budżetu wojskowego, a nie z Fund. Drog., który notabene ustawowo nie miał właściwie prawa płacić żadnych premij.

Praktycznie ilość premij płaconych przez Fund. Drog. będzie spadała w miarę zbliżania się daty ostatecznej 1. IV. 1938, ponieważ samochody będą coraz więcej zużyte i wobec tego, właścicielom pojazdów coraz trudniej będzie wydostać zaświadczenie władzy wojskowej, upoważniające do premji.

Dekret rozwikłał jednocześnie sprawę zabiegów o premjowanie pojazdów mechanicznych wprowadzonych do kraju po dniu zawarcia traktatu handlowego polsko-angielskiego, który upoważniał nabywców samochodów po tym czasie wprowadzonych do żądania premjowania w wysokości nie niższej, niż premjowanie wszelkich innych pojazdów mechanicznych, a więc i Polskich Fiatów i t. p.

Przepisy szczegółowe o wysokości premij i sposobie ich wypłacania nie zostały jeszcze ogłoszone — ustalą je ministrowie Spraw Wojskowych i Komunikacji, w porozumieniu z ministrami Skarbu oraz P. i H.

Zaświadczenia na przydatność pojazdu mechanicznego do obrony kraju wydawać będą zapewne wojskowe komisje kwalifikacyjne, urzędujące przy D. O. K.

Uchwalenie tego dekretu jest widomym znakiem, że nasze władze wojskowe przywiązują do zagadnienia motoryzacyjnego znacznie większe znaczenie, niż dotychczas".

PRZEGLĄD PRASY

Wydawany w Krakowie „Nowy Dziennik" zamieścił w numerze z dnia 21 listopada b. r. artykuł podpisany literami „M. D.", p. t. „Nowy etap w walce o ropę naftową" oświetlający zagadnienie naftowe w niektórych państwach. Artykuł ten cytujemy poniżej w całości:

„Dwanaście tysięcy tonn benzyny w ciągu jednej doby — oto ilość tego drogocennego produktu, jaką zużywano w ciągu 24 godzin w czasie wielkich walk na froncie zachodnim w r. 1917. Ale wojna światowa 1914—1918 nie była jeszcze tak zmechanizowaną, jaką będzie wojna przyszłości, i jaką jest po części działalność armji włoskiej na froncie abisyńskim. Zmotoryzowana wojna podniesie niewątpliwie zużycie benzyny i ropy do fantastycznych rozmiarów, a zwycięstwo będzie może udziałem tego państwa, które rozporządza największemi zasobami ropy.

W dobie obecnej właściwymi panami rynku naftowego są Amerykanie, Anglicy i Rosjanie. Pomiędzy tymi trzema potentatami toczyła się przez długie lata zawzięta walka konkurencyjna, z jednej strony o rynki zbytu, a z drugiej strony, o wolne jeszcze pola naftowe kuli ziemskiej. W walce tej, w której chwilowo nastąpiła przerwa, Północna Ameryka jest wciąż pozornie najsilniejszym partnerem. Ze światowej produkcji nafty, która obecnie wynosi rocznie ok. 200 miljonów tonn, na same Stany Zjednoczone przypada 62 proc. (123 milj. tonn w r. 1933). Za Stanami w produkcji nafty idą: ZSRR. — 11 proc., Wenezuela — 8.7 proc., Rumunja — 3.8 proc., pozostałe kraje (głównie Iran, Indje Holenderskie, Meksyk, Peru, Kolumbja i Argentyna) — 13.8 proc. Napozór więc

Anglja nie odgrywa żadnej roli w światowej produkcji nafty, ale nie wolno zapominać o tem, że Anglja rozciąga, poprzez koncern Royal-Dutch, kontrolę nad prawie wszystkiemi polami naftowemi, poza terenami należącemi do USA i ZSRR. Jej udział w produkcji nafty jest istotnie o wiele mniejszy od produkcji USA., ale tę okoliczność równoważy fakt, że rezerwy na terenach naftowych, leżących w sferze angielskich wpływów, są o wiele większe od amerykańskich. Z ogólnych światowych zapasów ropy na terenach naftowych, ocenianych na ok. 10 miljardów tonn, na USA. przypada tylko ok. 1 miljard, jednocześnie zaś kraj ten, posiadający tylko 10 proc. zapasów światowych, daje 62 proc. światowej produkcji. W związku z tem ostatnio zaczęto sztucznie ograniczać produkcję ropy w USA. w celu oszczędzenia jej zasobów. Przy obecnej produkcji, w razie, gdyby nie znaleziono nowych terenów eksploatacyjnych, starczyłoby nafty w USA. nie więcej, niż na 40 lat. Pod tym względem położenie Anglji jest o wiele lepsze: nawet przy powiększeniu produkcji Royal-Dutch, Anglja będzie mogła pokrywać swoje zapotrzebowanie na ropę jeszcze przez conajmniej 100 lat.

ZSRR., zajmujący obecnie w światowej eksploatacji nafty drugie miejsce, według zapasów nafty zajmuje pierwsze miejsce w świecie (ok. 3 miljardów tonn — 32 proc.). Produkcja nafty w Sowietach wzrosła od r. 1913 z 9.2 milj. tonn na 25.6 milj. tonn.

Władze kierownicze sowieckiego przemysłu naftowego, mimo wielkich sukcesów, osiągniętych w tej niesłychanie ważnej gałęzi przemysłu naftowego, uważają obecny stan eksploatacji i produkcji ropy naftowej wciąż jeszcze za niezadowalający. „Potrzebujemy coraz więcej nafty, benzyny, smarów i z każdym rokiem będziemy potrzebowali ich coraz więcej" — wyjaśniał niedawno Ordżonikidze, ludowy komisarz ciężkiego przemysłu ZSRR. — „Traktory i auta, awjacja, parowozy, piece martinowskie potrzebują coraz więcej paliwa. W r. 1934 wyprodukowaliśmy 72 tys. aut, na rok bieżący planujemy 92 tys., ale wszystko to jest kroplą w morzu. W Ameryce park automobilowy liczy 25 milj. aut. Ile zatem trzeba wyprodukować aut, żeby dopędzić Amerykę, i ile trzeba wydobyć nafty, żeby zaopatrzyć w paliwo te auta?" Obawy te, związane z niewysokim jeszcze poziomem prac eksploatacyjnych, są jednak o tyle niegroźne dla Sowietów, że państwo to potencjalnie ma większe możliwości, niż jakiekolwiek inne państwo, wywiązania się z zakreślonych w tym względzie potrzeb.

Rzesza niemiecka, w której motoryzacja osiągnęła w ostatnich latach niezwykłe tempo, jest prawie zupełnie pozbawiona własnych terenów naftowych. Coprawda, eksploatacja pól naftowych pod Hannowerem wzrosła ostatnio do 350.000 tonn, a w ciągu najbliższych 2 — 3 lat ma osiągnąć rocznie ½ miljona tonn — produkcja ta jednak jest zbyt mała w stosunku do zapotrzebowania wewnętrznego. W związku z tem niemieckie laboratorja zaczęły próby produkcji sztucznej benzyny co zostało uwieńczone powodzeniem. Dwom badaczom niemieckim, Berginsowi i Fischerowi, udało się wydobyć dobrą benzynę zarówno z węgla kamiennego, jak i brunatnego. Produkcję tej sztucznej benzyny zapoczątkowały zakłady I. G. Farben, roczną produkcją ca. 100.000 tonn. Obecnie produkcja ma wynieść 350.000 tonn rocznie. Jednocześnie w okręgu Ruhry powstają dwa nowe zakłady z produkcją 80.000 i 45.000 tonn benzyny. Pozatem stosowane są w Niemczech wszelkie inne możliwe środki wydobycia benzyny i pokrewnych produktów, tak, że w ciągu najbliższych dwóch lat Niemcy zdołają całkowicie pokryć zapotrzebowanie na benzynę własną produkcją. Jeśli istotnie przewidywania chemików niemieckich sprawdzą się, w walce światowej o ropę naftową rozpocznie się nowy etap, który może mieć bardzo poważne następstwa w stosunkach międzynarodowych".

„Czas" w nr. 328 z dnia 29 listopada b. r. zamieścił artykuł p. t. „Nieścisłości statystyki kartelowej", który ze względu na trafne uwagi i przykłady obliczeniowe, powtarzamy:

„Sprawa cen artykułów przemysłowych wysunęła się dziś bodajże na czoło zagadnień gospodarczych, a w związku z tem aktualną stała się kwestja karteli. Utarło się już bowiem przekonanie, że drożyzna wytworów przemysłowych jest zawsze dziełem karteli, utarła się opinja, że o ile wytwórnie tej czy innej gałęzi przemysłu zrzeszają się, to jedynie w celu podwyższania cen, mówiąc inaczej dla t. zw. łupienia skóry z konsumentów. Tak, jakby organizujący się przemysł nie mógł mieć już żadnych innych potrzeb na widoku. Jakby nie istniała dlań choćby konieczność osiągnięcia w tej drodze np. tańszego, bo wspólnego, zakupu surowców, albo w wypadku, gdy dana gałąź przemysłu eksportuje swe wytwory zagranicę — dążność do usunięcia szkodliwej konkurencji wzajemnej na obcych rynkach odbiorczych.

Nie mamy tu zresztą zamiaru wyszukiwania argumentów dla uzasadnienia potrzeby istnienia zrzeszeń branżowych, zwanych kartelami. Nie mamy zamiaru przypominać, że sama idea takiego zrzeszania się poszczególnych odłamów przemysłu została w swoim czasie przez czynniki oficjalne uznana za zdrową i pożyteczną. Że znane są wypadki, kiedy kartelizacja bywała narzucana zgóry, kiedy czynnik oficjalny brał udział bezpośredni w tworzeniu zrzeszenia branżowego, bo sprawa napotykała na trudności w łonie samego przemysłu.

Nie o to chodzi nam zresztą, bo — jak to podkreśliliśmy na wstępie — nie mamy bynajmniej zamiaru występowania w obronie karteli. Interesuje nas w tej chwili coś zupełnie innego, a mianowicie błędy, jakie popełnia się przy rozpatrywaniu problemu cen kartelowych, powstałych z operowania nieodpowiednim materjałem czy też z niewłaściwego zastosowania materjału prawdziwego.

Np. jednem z najpoważniejszych źródeł, na które powołują się wszyscy walczący z kartelami, jest wydana przez Główny Urząd Statystyczny — „Statystyka karteli w Polsce". Powołują się na nią wszyscy przeciwnicy karteli.

Pozostając z całym szacunkiem dla szanownego autora tej broszury, która pochłonęła zapewne niemało trudu, musimy jednak stwierdzić, że do tej pracy wkradły się bardzo poważne omyłki.

Wykaz cen hurtowych, zamieszczony w „Statystyce", na którym opierają się podstawowe wywody w sprawie poziomu cen, jest obarczony bardzo poważnemi błędami tak co do wysokości podanych cen, jak i odnośnie do samej metody, użytej przy zestawieniu. Tak np. ceny artykułów naftowych przyjęto łącznie z podatkiem konsumcyjnym, t. zn. uwzględniono wcale pokaźny udział w nich Skarbu. Udział ten do końca września rb. wynosił 11 zł. 55 gr., obecnie zaś 8 zł. 80 gr*) od 100 kg. Kalkulację cen benzyny obciąża kwota 15 zł. 40 gr. podatku skarbowego i 12 zł. na Fundusz Drogowy, łącznie zaś 27 zł. 40 gr. od 100 kg., olejów smarowych 7.70, a oleju gazowego — 1 zł. 98 gr. również od 100 kg.

To chyba wystarczy. Przecież to jasne, że włączanie kwot podatkowych do cen podanych w wykazie, jako kartelowe musi doprowadzić do zupełnie mylnych wniosków. Przecież antykarteliści walczą nie ze Skarbem, ale z przemysłem, ciągnącym, w ich mniemaniu, nadmierne zyski.

Przypatrzmy się teraz, jak wygląda wskaźnik cen, ustalony na podstawie danych „Statystyki" w porównaniu ze wskaźnikiem rzeczywistym, obliczonym na podstawie cen faktycznych.

Otóż, biorąc przykładowo, przemysłowiec naftowy w r. 1928, otrzymał w hurcie za 100 kg. benzyny 60 zł. Obciążający towar podatek skarbowy wyniósł 15 zł. 40 gr., a zatem cena łącznie z podatkiem wyniosła 75 zł. 40 gr. Za te same 100 kg. towaru w r. 1934 otrzymał przemysłowiec 40 zł., co przy obciążeniu kwotą podatku skarbowego i wprowadzonego w międzyczasie Funduszu Drogowego dawało łącznie 67 zł. 40 gr. „Statystyka Karteli" przyjmuje te właśnie ceny końcowe jako faktycznie wpływające do kieszeni przemysłowca i ustala na rok 1934 wskaźnik — 89.5 w stosunku do cen z r. 1928, oznaczonych wskaźnikiem 100.

Nie ma to nic wspólnego z cenami, naprawdę pobieranemi przez przemysłowca i faktycznym wskaźnikiem, bo ceny te wyniosły w r. 1928 60 zł. i tylko 40 zł. w r. 1934, zatem rzeczywisty wskaźnik wynosi 66.6, a nie jak chce „Statystyka" 89.5. Podobnych danych jest w „Statystyce" znacznie więcej.

Są jeszcze również innego rodzaju nieścisłości. „Statystyka Karteli", — traktujmy nadal tylko ceny przetworów naftowych — wymienia pod nagłówkiem ceny benzyny w poszczególnych latach i miesiącach, raz ceny gatunku przeciętnego benzyny motorowej — innym razem znowu ceny najdroższego i rzadko używanego t. zw. eteru naftowego.

W notowaniach cen np. oleju gazowego, nie widać już żadnej metody — raz podaje się ceny łącznie z podatkiem, innym razem bez podatku.

Nieścisłości te ostatecznie mogłyby nie być nieścisłemi, gdyby je omówiono wyraźnie, t. zn. gdyby zaznaczono, że cena podana w wykazie została ustalona w taki, a taki sposób i gdyby nie wyciągano na podstawie tych cyfr wniosków, które w tym stanie rzeczy nie mogą odpowiadać rzeczywistości".

*) nafta świetlna. przyp. red.

ZAGRANICA

Konsumcja benzyny i handel samochodowy w Stanach Zjednoczonych

Zapotrzebowanie na benzynę w Stanach Zjednoczonych przekroczyło w roku bieżącym wszelkie oczekiwania. Już w roku ubiegłym konsumpcja benzyny przekroczyła poziom z roku 1931, kiedy była ona wprost rekordową. W roku bieżącym, całkowita sprzedaż będzie niewątpliwie znacznie większa od sprzedaży w roku 1931.

W ciągu pierwszego półrocza b. r. spożycie to wynosi 199,540.000 baryłek, podczas gdy w tym samym okresie w roku 1934 — 192,164.000 baryłek. Wzrosło więc o 3.8%. Całkowita konsumpcja wynosiła w roku 1934 — 406,418.000 baryłek, podczas gdy w roku 1931 — 403,415.000 baryłek. Ponieważ wzrost od lipca b. r. jest znacz-

nie większy niż w poprzednich miesiącach, jest rzeczą zupełnie pewną, że tegoroczna konsumpcja benzyny będzie nowym rekordem. Wytworzenie tych pomyślnych warunków nastąpiło niemal w 100%, pod wpływem rozwoju handlu samochodowego.

W roku 1934 poraz pierwszy od dłuższego czasu, podniosła się sprzedaż nowych samochodów. W latach 1931—1933 wycofywano z ruchu znacznie więcej starych samochodów, aniżeli przybywało nowych. Dowodem tego jest fakt, że z końcem roku 1931 było zarejestrowanych 26,545.281 wozów, zaś do końca roku 1933 liczba ich spadła do 23,843.591 sztuk. W roku 1934 poraz pierwszy od czasu kryzysu, sprzedano tak znaczną ilość samochodów, że ogólna ich liczba podniosła się do 23,933.403. Obecnie jest w ruchu już 24,983.403 samochodów.

Zmiany w konsumpcji benzyny pozostają w pewnym stosunku do kursujących samochodów. Są jednak zawsze mniejsze od zmian w ilości pojazdów. Wedle danych statystycznych przedstawiały się w latach 1929—1934 następująco:

	Liczba pojazdów zarejestrowanych w 1.000 sztuk	Zmiany w %	Konsumpcja benzyny w 1.000 gallonów	Zmiany w %
1929	26.501	—	13.962	—
1930	26.545	+ 0.16	15.786	+13.1
1931	25.833	— 2.69	16.629	+ 5.3
1932	24.115	— 6.65	15.502	— 6.8
1933	23.844	— 1.12	15.436	— 0.40
1934	24.933	+ 4.57	16.617	+ 7.65

Widzimy więc wzrost zużycia benzyny w czasie, kiedy liczba kursujących samochodów już zmalała. Również znacznie szybszy był wzrost zużycia benzyny w roku 1934. Rezultaty tych zmian są następujące: zużycie benzyny wzrosło od roku 1929—1934 z 13.962 miljonów baryłek na 16.617 miljonów baryłek, to jest o 19%, podczas gdy liczba kursujących samochodów zmalała w tym samym okresie z 26.5 miljona na 24.9 miljona sztuk, t. j. o 6.4%.

Cyfry samochodowe przedstawiają ich liczbę z końcem każdego roku, podczas gdy cyfry dotyczące zużycia benzyny, podawane są z okresu całorocznego. Dlatego nie ulega najmniejszej wątpliwości, że w tym czasie wzrosło zużycie benzyny przez samochody. Średnio jeden samochód spotrzebował w roku 1929 — 527 gallonów benzyny, zaś w roku 1934 — 666 gallonów.

Tak wysoki poziom konsumpcji benzyny utrzymał się dlatego, że kryzys nie dotknął prawie zupełnie dziedziny transportu towarów samochodami. Z końcem roku 1929 było w ruchu 3.379.854 samochodów ciężarowych, a z końcem roku 1934 już 3.409.335, t. j. o 0.9% więcej. Zmniejszyła się jedynie liczba samochodów turystycznych. Duże znaczenie ma również fakt rozpowszechnienia się transportowego ruchu samochodowego po wsiach i małych miasteczkach. Najlepszym tego dowodem jest wzrost sprzedaży samochodów do tego rodzaju miejscowości o 38%, podczas gdy miasta o zaludnieniu ponad 10.000, zakupiły ich zaledwie 18% więcej niż w roku ubiegłym.

Dalszy rozwój przemysłu samochodowego pozwala przypuszczać, że nastąpi również wzrost zapotrzebowania na produkty naftowe. Przypuszczenie to okaże się w pełni uzasadnione, gdy się weźmie pod uwagę dotychczasowe doświadczenia i spostrzeżenia.

Konsumcja nafty świetlnej i jej tendencje

Panuje naogół przekonanie, że konsumpcja nafty spadnie, szczególnie w wielkich centrach przemysłowych, wskutek szerokiego stosowania elektryczności do celów oświetleniowych, opałowych oraz w gospodarstwach domowych.

Jeśli jednak zastanowić się nad tą sprawą głębiej i wziąć pod uwagę konsumpcję nafty świetlnej w latach ostatnich, to się okaże, że światowe jej zapotrzebowanie dalekie jest od spadku w tym stopniu, jak innych produktów naftowych. Z poniższego zestawienia widzimy, że konsumpcja nafty wzrosła więcej, niż innych derywatów.

Rok	Światowa konsumpcja produktów naftowych (w tonnach)	nafty (w tonnach)	w %
1932	178.000.000	13.266.000	7.45
1933	186.000.000	14.187.000	7.57
1934	195.000.000	14.898.000	7.64

Okazuje się więc, że podczas gdy światowa konsumpcja wszystkich produktów naftowych wzrosła w ciągu tych trzech lat o 9.6%, to nafty o 12.3%.

Dojdziemy do jeszcze bardziej interesujących konkluzyj, jeżeli porównamy konsumpcję krajów o klimacie umiarkowanym i zaludnieniu białem, z konsumpcją krajów tropikalnych i subtropikalnych, z zaludnieniem indyjskiem (kolorowem). Kraje konsumujące, dzielimy w tym celu na dwie grupy, A i B. Do grupy A, zaliczamy kraje o klimacie umiarkowanym, bez Stanów Zjednoczonych, Kanady i Rosji sowieckiej, gdzie nafta świetlna używana jest do celów oświetleniowych i opałowych, do grupy B, kraje tropikalne, subtropikalne, łącznie z północnemi Chinami, gdzie nafta służy jedynie do oświetlenia.

	Konsumpcja nafty w tonnach: Kraje grupy „A"	Kraje grupy „B"
1932	2,972.800	2,495.800
1933	2,957.200	2,639.300
1934	3,078.200	2,392.000

Z powyższego widać, że nieco spadła konsumpcja w krajach drugiej grupy, a nieznacznie wzrosła w krajach pierwszej grupy.

Druga grupa obejmuje Chiny północne, gdzie wypadki polityczne ostatnich lat odbiły się ujemnie na konsumpcji nafty. W Indjach, gdzie panują lepsze warunki ekonomiczne, konsumpcja jej w ciągu tych 3-ch lat wzrosła.

W krajach pierwszej grupy, w Anglji, Italji, Holandji, Rumunji, Finlandji i Portugalji, konsumpcja nafty świetlnej wzrosła. Lecz wzrostu tego nie można nawet porównywać ze znacznym wzrostem konsumpcji tego produktu w Stanach Zjednoczonych. Niżej podane zestawienie przedstawia nam wzrost zużycia nafty w tym kraju.

	Konsumpcja nafty w Stanach Zjednoczonych w tonnach	Zwyżka w %
1931	4,038.200	—
1932	4,286.600	6.1
1933	4,966.800	18.2
1934	5,673.400	15.2

Tak znaczny rozwój konsumpcji nafty wymaga specjalnego wytłumaczenia. Został on wywołany najprawdopodobniej znaczną zniżką jej cen w handlu detalicznym, podczas gdy ceny gazu i prądu elektrycznego pozostały bez zmian. Drugim czynnikiem, który przyczynił się do wzrostu, było silne propagowanie nafty do użytku w rozmaitych dziedzinach życia codziennego.

Nafta stanowi również naturalny środek palny dla rozmaitego rodzaju motorów domowych, a także używa się ją do preparowania proszków tępiących szkodliwe owady.

Choć jest możliwe, że w miejsce motorów opalanych naftą, wejdą w użycie motory Diesla, to jednak nafta świetlna stosowana będzie nadal do popędu maszyn rolniczych, małych generatorów oraz łodzi rybackich. Nie rozporządzamy żadnemi dokładnemi datami statystycznemi, jednak wszystko za tem przemawia, że popyt na naftę jako środek palny, wzrośnie w krajach obu powyższych grup.

Przypuszczamy, że w niektórych krajach stosowanie nafty do celów oświetleniowych, zmniejszy się na korzyść wygodniejszej elektryczności. Ale zato w krajach stojących niżej pod względem technicznym, będzie ona używana nadal w tym celu, w tym samym albo i większym jeszcze stopniu. Stosowanie nafty do celów czysto gospodarczych, zależy od warunków lokalnych i klimatycznych.

Perspektywy sowieckiego eksportu

Prasa rozmaitych państw podaje wiadomości, wedle których w Nowym Jorku toczą się rokowania między amerykańskiemi wielkiemi towarzystwami naftowemi i przedstawicielami Rosji sowieckiej. Celem tych rokowań ma być doprowadzenie do przejęcia sowieckiego eksportu przez towarzystwa amerykańskie. Równocześnie dochodzą wieści, że Henry Deterting oznajmił z całą stanowczością, że obecnie „Royal Dutch-Schell" nie prowadzi żadnych rozmów z Sowietami.

Zachodzi zatem pytanie w czyim interesie leży sugerowanie, że amerykańskie wielkie towarzystwa naftowe dążą do porozumienia w tej sprawie z Rosją sowiecką. Wydaje się zupełnie możliwe, że rząd sowiecki zgodziłby się chętnie na układ, któryby go odciążył pod względem finansowym i uwolnił od odpowiedzialności za gospodarkę produktami, przeznaczonemi na eksport. Dla tych wszystkich, którzy się kwestją sowieckiego eksportu bliżej interesowali, jest zupełnie jasne, że znajduje się on już od dłuższego czasu w ciężkiej sytuacji. Zdaje się, że Sowiety nareszcie zrozumiały, iż wobec obecnie panujących na rynkach światowych warunków i trudności znalezienia rynków zbytu, eksport nie może się opłacać.

Należy zaznaczyć, że sowiecki eksport produktów naftowych zmniejsza się już od dość dawna. Powodem tego jest nietylko niedostateczny poziom produkcji, lecz również szybki wzrost zużycia wewnętrznego. Pomijając już samą produkcję surowcową, której poziom jest bardzo daleki od przewidywanego w planie, musimy zaznaczyć, że obecnie w żadnej z gałęzi przemysłu naftowego nie widać poprawy i niema nadziei na to, aby w najbliższej przyszłości mogły zajść jakieś zmiany na lepsze. Trudności tego rodzaju jak brak wykwalifikowanych robotników oraz niedostateczne pod względem technicznym wyposażenie — są trudnościami o charakterze tak zasadniczym, że ich usunięcie w najbliższej przyszłości, wydaje się niemożliwe nawet przy najenergiczniejszych wysiłkach.

Wobec wyczerpywania się starych szybów, niezbędne są bardzo intensywne wiercenia, dla utrzymania produkcji surowcowej na potrzebnym poziomie. Gdy bowiem w roku 1931 odwiercono na wszystkich terenach łącznie 707.363 m, zaś wydobyto surowca 22,323.600 tonn, to w roku 1934 odwiercono 1,256.000 m, a wydobyto 24,150.500 tonn. A zatem produkcja wzrosła zaledwie o 8.7%, gdy tymczasem wiercenia o 77.7%. Jest to różnica bardzo znaczna. W roku 1931 przypadało na każdy odwiercony metr 31.57 tonn wyprodukowanej ropy naftowej, a w roku 1934 zaledwie 19.23 tonn. W roku bieżącym produktywność wierceń zmalała jeszcze bardziej, bo choć w pierwszych 8-miu miesiącach b. r. odwiercono już 1,067.300 m, a w tym samym okresie w roku 1934 — 944.380 m, to produkcja w roku bieżącym w tych samych 8-miu miesiącach, w porównaniu z rokiem ubiegłym, spadła i wynosi 15,852.800 tonn, podczas gdy zeszłoroczna wynosiła 15,919.250 tonn. Wzrost zatem wierceń nie wpłynął na utrzymanie produkcji na poziomie z roku poprzedniego.

Nie należy przeto oczekiwać żadnych większych zmian w sowieckim przemyśle naftowym w najbliższej przyszłości. Poziom sowieckiego eksportu zależy w zupełności od spożycia wewnętrznego i zmian, jakie ewentualnie w nim zajdą. Sowiety gotowe są poświęcić swój handel zagraniczny dla potrzeb krajowych. Od pewnego czasu zaszły tam głębokie zmiany nietylko wskutek szybkiego uprzemysłowiania się kraju, mechanizacji uprawy roli i motoryzacji, lecz przedewszystkiem spowodu silnego zbrojenia się państwa, co wpływa nietylko na wzrost konsumcji wewnętrznej, lecz wymaga również gromadzenia jaknajwiększych zapasów naftowych.

Przed niewielu jeszcze laty konsumowano w Rosji przedewszystkiem naftę i olej palny. Nafta używana była przez większość ludności, a olej znaj-

dował zastosowanie w kolejnictwie. Konsumcja tych dwu produktów zmniejszyła się obecnie bardzo znacznie. W czasie, gdy ze względów finansowych eksportowano prawie każdą ilość, nafta i olej palny stanowiły gros zużycia wewnętrznego, na eksport zaś pozostawało bardzo niewiele. Dopiero później zaczęło znacznie róść zapotrzebowanie na środki pędne dla samochodów, traktorów i samolotów. Obecnie zmniejszenie tego zapotrzebowania jest niemożliwe, a podniesienie produkcji przez udoskonalenia techniczne — iluzoryczne.

Naogół nie bierze się pod uwagę tego, czy i w jakim stopniu gotowe są Sowiety zmienić swoją politykę naftową, wcelu dostosowania własnej konsumcji naftowej do poziomu wydobycia i eksportu. W każdym razie jest rzeczą pewną, że w miarę wzrostu zaludnienia, konsumcja ta będzie rosła i wkońcu nie będzie można w żaden sposób przystosować jej do poziomu produkcji. Jeżeli w latach poprzednich eksport był głównym celem sowieckiej polityki naftowej, to obecnie własne potrzeby rynkowe stanowią dla niej czynnik decydujący, którego znaczenie staje się z każdym dniem coraz większe. Na eksport są więc przeznaczone tylko te ilości, które pozostają po zaspokojeniu rynku krajowego.

Spadek zatem eksportu sowieckiego, jest prostą konsekwencją zmian, które zaszły w międzyczasie w sytuacji gospodarczej tego państwa. Początkowo produkcja przewyższała własne potrzeby rynkowe. Teraz zaś, gdy chłonność rynku sowieckiego znacznie wzrosła, przemysł rafineryjny nie jest w stanie wyrównać powstałej w ten sposób różnicy. Nie pozostaje nic innego, jak tylko ograniczenie eksportu. Poniższe cyfry potwierdzają w zupełności ów stan rzeczy:

Rok	Produkcja ropy (w 1000 tonn)	Przeróbka ropy (w 1000 tonn)	Konsumcja własna (w 1000 tonn)	Eksport (w 1000 tonn)
1930	18.875,3	16.172,7	10.175,8	4.803,1
1931	22.334,7	19.926,6	11.884,6	5.224,3
1932	21.395,9	20.213,4	14.430,3	6.106,0
1933	21.433,5	18.517,5	13.834,0	4.894,5
1934	24.150,5	20.735,2	15.506,0	4.314,8
1935(8 miesięcy)	15.852,8	13.210,5	a)	2.127,7
1934 „	15.919,3	14.014,7	a)	2.777,2

a) Brak danych.

Spożycie własne państwa sowieckiego wzrosło w ciągu lat 1930—1934 o 52.2%, zaś eksport, który w roku 1932 doszedł do cyfry najwyższej, począł się zmniejszać i z końcem roku ubiegłego był już o 500.000 tonn mniejszy w porównaniu z rokiem 1930.

W roku 1932 zaszły w sowieckim przemyśle naftowym duże zmiany. Eksport osiągnął w tym czasie poziom najwyższy poraz ostatni. Począwszy od tego roku konsumcja krajowa zaczęła się podnosić. Proces ten wpłynął na spadek eksportu. Poniższe zestawienie w sposób zupełnie jasny odzwierciedla zmiany, zaszłe w eksporcie najważniejszych produktów naftowych:

	Konsumcja wewnętrzna 1930 (w 1000 tonn)	Konsumcja wewnętrzna 1934 (w 1000 tonn)	Eksport 1930 (w 1000 tonn)	Eksport 1934 (w 1000 tonn)
Benzyna	623.6	1.501.0	1.470.1	1.119.9
Nafta	2.572.5	3.540.0	777.5	435.6
Smary	531.5	1.126.0	200.5	305.3
Gaz i olej pędny	7.922.5	9.003.0	2.035.7	1.951.5

Cyfry te nie wymagają zupełnie komentarzy. Z wyjątkiem smarów, eksport wszystkich innych produktów zmniejszył się znacznie.

Zastanawiając się nad perspektywami sowieckiego eksportu naftowego na przyszłość, należy sobie zdać sprawę z tego, że wzrost konsumcji w Rosji sowieckiej znajduje się obecnie w początkowem stadjum. W latach 1931—1935 liczba pojazdów mechanicznych wzrosła w niej pięciokrotnie. Obecnie jest tam zarejestrowanych 130.000 samochodów ciężarowych i półciężarowych oraz 58.000 samochodów osobowych. W programie na rok 1935 leży wyprodukowanie 95.000 samochodów. W pierwszych 9-ciu miesiącach wybudowano 68.991 samochodów. W stosunku do czasu wykonano program w 102.4%. W roku 1936 fabryki tamtejsze mają wypuścić 140.000 samochodów.

Z chwilą puszczenia w ruch, budujących się obecnie wielkich zakładów samochodowych w Stalingradzie, Jarosławiu, Kujbyszewie i na Syberji, w czasie trzeciej „piatiletki" (1938—1942 r.), będą mogły Sowiety fabrykować rocznie 630.000 samochodów. Tak więc w najbliższych latach, konsumcja krajowa Sowietów zwiększy się znacznie pod wpływem rozwoju lotnictwa, automobilizmu i t. p. Dalszy spadek eksportu jest zatem nieunikniony. Dane za pierwsze 8 miesięcy b. r. wskazują na to zupełnie wyraźnie.

Czy sprawdzą się pogłoski o przejęciu sowieckiego eksportu naftowego przez przemysł amerykański — okaże się w najbliższej przyszłości.

Sytuacja rynkowa zagranicą

W Stanach Zjednoczonych nie ustawano w dążeniach do ograniczenia produkcji surowca naftowego wcelu usunięcia nadprodukcji. Specjalny Komitet niezależnych producentów kalifornijskich zgodził się pod naciskiem „Komitetu siedmiu" na 532.000 baryłek dziennej produkcji. Gubernator kalifornijski wyraził się, że Kalifornja zgodzi się na stosowanie paktu „Dallas", obowiązującego w Stanie Oklahoma, odrzucił jednakże propozycję interwencji ustawodawczej, wychodząc z założenia, że jedynie dobrowolne porozumienie może przyczynić się do polepszenia sytuacji.

Poprawa na rynkach kalifornijskich jest tembardziej godna uwagi, że Stan ten wyprodukował w ostatnim tygodniu września b. r. o 144.800 baryłek więcej jak należało. Wszelako poprawa ta może być następstwem zmniejszonej aktywności kalifornijskich rafineryj, których przeciętna dzienna wytwórczość w dniach 14—21 września b. r. wynosiła 2,820.000 baryłek. Pewien dodatni wpływ wywarło na to zwiększone zapotrzebowanie, na co wskazuje spadek zapasów benzyny.

W drugiej połowie września b. r. na rynkach

Mid Continent'u sytuacja nie zmieniła się. W cenach nafty, po krótkotrwałem osłabieniu, nastąpiła poprawa. Rynek smarowy był naogół zadowalający, chociaż cena oleju pędnego spadła o 2.5 ct., t. j. na 65 ct. za baryłkę.

Na rynkach eksportowych panował naogół spokój ze skłonnością zniżkową. Wszystkie gatunki benzyny spadły w cenie o 0.06—0.07 ct. na gallonie. Zniżkował również olej pędny. Ceny innych produktów utrzymały się na poprzednim poziomie.

Na rynkach rumuńskich nieznaczna zniżka w cenie benzyny. Ceny innych produktów bez zmian (patrz ,,Nafta" nr. 4 — październik b. r. — str. 107). Produkcja ropy w Rumunji nieco wzrosła. Najmniejsze dzienne wydobycie wynosiło tam 23.000 t.

Wysiłki zmierzające do ograniczenia wydobycia w Kalifornji nie dały pożądanych wyników. W dniach od 14—21 września b. r. przeciętna dzienna produkcja wynosiła 644.500 baryłek, a w czasie od 21. IX — 5. X. b. r. — 627.800. Mimo to wydobycie przekroczyło kontyngent październikowy o 129.800 baryłek.

Na terenach pozakalifornijskich produkcja przekroczyła w okresie od 28. IX. do 5. X. b. r. swój dzienny kontyngent, wynoszący 2,056.500 baryłek, o 35.000 baryłek. Średnia dzienna produkcja Stanów wynosiła łącznie 2,554.000 baryłek.

W dniach od 28. IX. do 5. X. b. r. zapasy spadły ponownie i wynosiły 47,787.000, a zatem były mniejsze o 506.000 baryłek w porównaniu z tym samym czasokresem r. ub.

Już w pierwszej połowie października b. r. sytuacja na rynkach amerykańskich uległa znacznej poprawie nietylko w stosunku do roku ub., lecz również do okresu przedkryzysowego. Wskutek tego i pod wpływem większego zapotrzebowania sezonowego — ceny benzyny na rynkach Mid Continent'u utrzymały się na poziomie niezmienionym. Cena nafty wzrosła o 1/8 ct. t. j. na 3.5 ct. za gallon. Ceny oleju gazowego i pędnego były niezłe. Na rynkach Golfe'u również nastąpiła zwyżka. Benzyna podniosła się o 5 ct. na gallonie w porównaniu z drugą połową września. W cenach innych produktów nie zaszły zmiany.

Na rynkach rumuńskich panują warunki pomyślne, wobec wielkiego zapotrzebowania. Dzienne wydobycie podniosło się na 24.000 t (patrz ceny ,,Nafta" nr. 4 — październik b. r. — str. 107).

Zapotrzebowania włoskie i innych krajów wyczerpały możliwości eksportowe Rumunji. Skłoniło to kraje importujące do zakupów na rynkach amerykańskich. Wogóle Ameryka jest obecnie jedynym krajem, który może pokryć zwiększone zapotrzebowanie. Wzrosły znacznie zakupy Francji i Anglji, a również i Niemiec, które ostatniemi czasy pokrywały się w Rumunji.

Pod wpływem zwiększonego eksportu w drugiej połowie października b. r., poprawiła się znacznie sytuacja na rynkach Mid Continent'u i na rynkach kalifornijskich. W tych warunkach uznano za możliwe podwyższenie ceny ropy w Kalifornji do poziomu normalnego, mimo utrzymującej się tam nadprodukcji. ,,Union" Co podniosła cenę ponad poziom normalny, o 5% ponad cenę z końca sierpnia b. r. W ten sam sposób postąpiła Shell Union Co. Obawiają się jednakowoż, że zwyżka ceny ropy może przyczynić się do wzrostu nadprodukcji. W tygodniu od 19 do 26 października b. r. wydobycie kalifornijskie osiągnęło rekordową wysokość 659.700 baryłek ropy dziennie. Pomimo to zapasy nietylko nie wzrosły, lecz przeciwnie — zmniejszyły się. Lecz jeżeli nadprodukcja ta będzie się utrzymywała nadal i nie ulegnie zmniejszeniu, to wzrost zapasów może mieć dla rynków kalifornijskich następstwa wcale niepożądane.

Eksport na Pacyfik wzrósł znacznie i osiągnął w drugiej połowie października b. r. największe nasilenie. Wskutek tego na rynkach Golfe'u nastąpiła ponowna zwyżka cen. Poprawiła się również sytuacja rafineryj na Mid Continent'cie. Wyraźniejszym tego objawem jest zamiar podniesienia ceny ropy, co wpłynie podrażająco na benzynę. Jest to zupełnie możliwe, gdyż z całkowitej produkcji, wynoszącej 2,800.000 baryłek dziennie, oddaje się rafinerjom do przeróbki 2,750.000 baryłek. Obecnie zapas ropy nie wzrasta — raczej zmniejsza się. Identycznie przedstawia się sprawa z zapasami benzyny. Zapas ropy dnia 19 października b. r. był mniejszy o 29,332.000 baryłek i wynosił 302,649.000 baryłek. Oznacza to w porównaniu z tym samym dniem roku 1934, spadek w wysokości 8.8%.

Zapasy benzyny zaczęły spadać znacznie wcześniej, pod wpływem zwiększonego zapotrzebowania sezonowego. W okresie od 19 do 26 października b. r. wynosiły 46,409.000 baryłek, czyli o 715.000 baryłek mniej, niż w tym samym okresie roku 1934.

Również nastąpił w tak znacznym stopniu wzrost zapotrzebowania smarów pierwszej jakości, że odbiło się to nawet na cenie ropy. Na rynkach eksportowych Pacyfiku ceny bez zmian.

Na rynku rumuńskim nastąpiło pewne osłabienie. Jednakowoż ceny utrzymały się. Średnia dzienna produkcja surowcowa Rumunji wynosiła 23.000 t, ze skłonnością do spadku (patrz ceny ,,Nafta" nr. 4 — październik b. r. — str. 107).

W pierwszej połowie listopada b. r. sytuacja na rynkach amerykańskich nie uległa zmianie. Ani w zapotrzebowaniu, ani w eksporcie nie nastąpiło osłabienie. Zapasy benzyny zmniejszają się w dalszym ciągu. Panuje optymistyczny nastrój co do widoków na najbliższą przyszłość.

Na rynkach kalifornijskich sytuacja zmieniła się o tyle, że również firma ,,Standard" Oil of California podwyższyła ceny ropy. Lecz podczas gdy ,,Union" Co podniosła cenę jakości 27 Bé z 0.50 dol. na 1.05 dol., to ,,Standard" podniósł ją jedynie na 0.80 dol. za baryłkę.

Kalifornijska produkcja surowcowa bezustannie wzrasta. W tygodniu od 2—9 listopada b. r. osiągnęła ona poziom 684.600 baryłek. W południowej Kalifornji podniesiona została przez ,,Standard" of California, cena benzyny o 3 ct. na gallonie.

Na rynkach Mid Continent'u, benzyna lekka

zwyżkowała o ¼ ct. na gallonie, wskutek spadku zapasów. Zapasy w dniu 20 października b. r. wynosiły 300,990.000 baryłek, t. zn. zmniejszyły się w porównaniu z tym samym dniem r. ub. o 30,000.000 baryłek, a w stosunku do stanu z przed dwu lat — o 45,000.000 baryłek.

W zachodnim Teksasie zapasy spadły w ciągu ostatnich dwu lat o 25,000.000 baryłek. Jest on wystarczająco znaczny dla stabilizacji rynkowej na czas dłuższy.

Ceny benzyny w rafinerjach Mid Continent'u nie wykazywały prawie żadnych zmian. Panowała jednak co do nich tendencja zwyżkowa. Cena oleju gazowego 30° podniosła się o 0.06 ct. na gallonie. Popyt na smary wzrósł znacznie, pod wpływem zwiększonego eksportu.

Na rynkach Golfe'u sytuacja umocniła się jeszcze bardziej. Ceny poprawiły się, chociaż popyt nie był tak znaczny jak w październiku b. r.

Wywieziono w sierpniu b. r. 2,895.000 baryłek produktów naftowych, podczas gdy w sierpniu ub. r. — 1,879.000 baryłek. W miesiącach styczeń — sierpień b r. wyeksportowano ogółem 21,626.000 baryłek wszystkich produktów, a więc w porównaniu z tym samym okresem roku ubiegłego więcej o 14.9%.

Na rynku rumuńskim panuje sytuacja chwiejna. Po lekkiej zniżce w końcu października b. r. i tendencji zwyżkowej w początkach listopada b. r., ceny znów zachwiały się. Przeciętna dzienna produkcja Rumunji wzrosła i wynosiła w tym czasie 24.000 t.

Sytuacja na rynkach amerykańskich z początku listopada b. r. utrzymywała się również w drugiej połowie tego miesiąca. Lecz tak mocna tendencja nie może trwać w nieskończoność.

Pod wpływem silnego wzrostu eksportu zwiększyło szereg towarzystw naftowych swoją produkcję, tak na kopalniach jak i w rafinerjach, w stopniu znacznie wyższym jak na to zezwalała sytuacja rynkowa. Jak się zdaje, nie liczono się z tem, że malejące w związku z nadchodzącą zimą spożycie benzyny, musi wpłynąć hamująco na wytwórczość rafineryjną, co zmniejszy popyt na surowiec.

W czasie od 16 do 23 listopada b. r. produkcja Stanów osiągnęła poziom bliski najwyższego w roku bieżącym. Przeciętne dzienne wydobycie, wynoszące 2,839.950 baryłek, przekroczyło wyznaczony na listopad b. r. kontyngent, o 276.250 baryłek. Sama Kalifornia wykazuje nadwyżkę w ilości 166.700 baryłek. Dostarczano w tym czasie do rafineryj przeciętnie 2,765.000 baryłek. Poziom ten o tej porze roku jest zjawiskiem rzadkiem. Prawdopodobnie wzrosną z tego powodu zapasy, które na przestrzeni ostatnich 3-ch miesięcy, podniosły się zaledwie o 278.000 baryłek. Zapasy 23 listopada b. r. były wyższe o 2,246.000 baryłek w porównaniu z zapasami z 24 listopada ub. r.

Na rynkach kalifornijskich stosunki zostały do pewnego stopnia uporządkowane. Jest projekt, który przewiduje objęcie w drodze pozawierania długoterminowych umów, produkcji niekontrolowanej oraz około 11,000.000 gallonów benzyny, pochodzącej z nadprodukcji i znajdującej się w posiadaniu niezależnych producentów. Nie jest to narazie zupełnie pewne. Lecz w razie powodzenia tego rodzaju kompromis przyczyni się do opanowania kryzysu.

W dziedzinie cen sytuacja przedstawia się w ten sposób, że w cenach, które utrzymywały się przez czas dłuższy, daje się zauważyć pewne osłabienie. Dotyczy to zwłaszcza benzyny na rynkach Mid Continent'u. Objaw ten można sobie tłumaczyć przewidywanym wzrostem zapasów. Wystarczyła nieco większa podaż, a już odbiło się to na cenach ujemnie. Dotychczas jednak w cenach benzyny nie zaszły żadne zmiany. Pod wpływem wciąż jeszcze trwającego zwiększonego zapotrzebowania sezonowego, ceny benzyny 37—40° Bé są dość silne. Ceny smarów utrzymują się, gdyż zapotrzebowanie na nie jest duże.

Na rynkach Golfu nie zanotowano żadnych zmian. Na rynkach rumuńskich, panuje pewna niepewność w sytuacji, wywołana wstrzymaniem sprzedaży do Włoch. Przeciętna dzienna produkcja rumuńska podniosła się w porównaniu z październikowym okresem sprawozdawczym, i wynosiła w odnośnym czasie 25.000 tonn dziennie.

W drugiej połowie października i w listopadzie b. r. ceny rumuńskie kształtowały się następująco fob Constanza w sh złotych: 23. X. b. r.: benzyna lekka 69/6 sh, ciężka 54/6 sh, nafta 33/6 sh, olej gazowy 29/— sh — za tonnę; 30. X. b. r.: benzyna lekka 71/— sh, ciężka 56/— sh, nafta 33/6 sh, olej gazowy 29/— sh — za tonnę; 6. XI. b. r.: benzyna lekka 70/— sh, ciężka 53/6 sh, nafta 33/— sh, olej gazowy 28/6 sh — za tonnę; 13. XI. b. r.: benzyna lekka 69/— sh, ciężka 53/— sh, nafta 32/6 sh, olej gazowy 27/6 sh — za tonnę; 22. XI. b. r.: benzyna lekka 66/— sh, ciężka 48/6 sh, nafta 30/6 sh, olej gazowy 27/— sh — za tonnę; 29. XI. b. r.: benzyna lekka 66/— sh, ciężka 48/— sh, nafta 30/— sh, olej gazowy 27/— sh — za tonnę.

WIADOMOŚCI PRAWNE

Koszty egzekucyjne z tytułu należności instytucyj ubezpieczeń społecznych, objętych generalnemi ulgami. Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dn. 18. X. b. r. L. D. V. 30149/1/35 wyjaśniło, że wobec spóźnionego ogłoszenia rozporządzenia Ministra Opieki Społecznej z dn. 12. VII. b. r. (Dz. U. R. P. Nr. 54, poz. 353) o odroczeniu płatności zaległych należności z tytułu ubezpieczeń społecznych do dnia 15 lutego 1936 r. — do Urzędów Skarbowych wpłynęły w ciągu miesiąca lipca b. r. wnioski egzekucyjne poszczególnych wierzycieli, opiewające na należności, które z dniem 1 lipca 1935 r. uległy odroczeniu, przyczem Urzędy Skarbowe doręczyły poszczególnym zobowiązanym upomnienia, a nawet wdrożyły egzekucję z ruchomości. Otóż Ministerstwo Skarbu zarządziło, aby Urzędy Skarbowe zawiesiły pobór kosztów egzekucyjnych, powstałych w czasie od dnia 1 lipca do dnia 1 września 1935 r. z tytułu ściągania należności, odroczonych do dnia 15 lutego 1936 r. Po upływie terminu odroczenia Urzędy Skarbowe mają umorzyć we własnym zakresie wspomniane koszty egzekucyjne tym płatnikom, co do których wierzyciel nie zażąda wznowienia egzekucji odroczonych należności.

Koncesje na wyrób samochodów oraz podwozi samochodowych. W Dz. U. R. P. Nr. 80 z dn. 6. XI. b. r. ogłoszone zostało rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu o udzielaniu koncesji na przemysł wyrobu samochodów oraz podwozi samochodowych. Rozporządzenie to przewiduje szereg warunków, od których uzależnione jest udzielenie koncesji. Rozporządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia.

Zmiana ustawy o państwowym podatku dochodowym. W D. U. R. P. Nr. 85 z dnia 24. XI. b. r. poz. 518, ogłoszony został dekret Prezydenta Rzplitej z dnia 22. XI. b. r. w sprawie zmiany ustawy o państwowym podatku dochodowym.

Dekretem tym wprowadzone zostały do tej ustawy (D. U. R. P. Nr. 76, poz. 715), obowiązującej w brzmieniu zmienionem ustawą z dnia 18 marca 1935 r. (D. U. R. P. Nr. 24, poz. 162), następujące zmiany:

W art. 1, w ust. 2 — skreślony został pkt. c) dotyczący tantjem.

W art. 3, — skreślony został ust. 4, dotyczący tantjem.

W art. 4, w którym jest mowa o dochodach osób fizycznych z nieruchomości i stałych przedsiębiorstw, znajdujących się poza obszarem Rzeczypospolitej, jak również o dochodach z płac służbowych i emerytur z funduszów innego państwa, obcych związków samorządowych oraz innych tego rodzaju funduszów publicznych — skreślony został dochód z tantjem.

Do art. 6 wprowadzono następujący przepis, jako ust. 2 dotyczącego artykułu:

„Prowadzący prawidłowe księgi mogą jednorazowo odpisać całkowitą wartość przedmiotów, których zwykły okres zużycia nie przekracza lat 5".

Powyższy przepis różni się od analogicznego przepisu wprowadzonego ustawą z dnia 18. III. b. r. (D. U. R. P. Nr. 24, poz. 162) tem, że poprzednio uprawnienie to dotyczyło wyłącznie osób prawnych.

Art. 11 został zmieniony i otrzymał brzmienie następujące:

„Do dochodów głowy rodziny dolicza się dochody jej małżonka sądownie nierozłączonego oraz dochody krewnych zstępnych, o ile głowie rodziny służy prawo rozporządzania dochodami ze źródeł, należących do krewnych zstępnych, lub też prawo użytkowania tych dochodów.

Jeżeli jednak dochód wymienionych członków rodziny osiągnięty został ze źródeł, o których mowa w art. 3, ust. 3 pkt. b) i ust. 5 ustawy niniejszej, wówczas co do tego dochodu członkowie rodziny podlegają oddzielnemu opodatkowaniu".

Art. 17 uzupełniony został następującym przepisem:

„Przy ustalaniu dochodu z przedsiębiorstw stosuje się odpowiednio przepisy art. 21 ust. 5 i 6".

Przepisy zawarte w ust. 5 i 6 powyższego artykułu, wprowadzone zostały uzupełniająco na podstawie noweli z dnia 18. III. b. r. (D. U. R. P. 24, poz. 162) i dotyczą osób prawnych, pozostających w bezpośrednim lub w pośrednim związku gospodarczym, z osobą mającą siedzibę lub miejsce zamieszkania zagranicą.

Art. 18 i 25 ustawy zostały całkowicie uchylone. Artykuły te zawierały przepisy dotyczące opodatkowania tantjem.

Art. 20 ustawy otrzymał brzmienie następujące:

„Za dochód z uposażeń, emerytur i z najemnej pracy uważa się wszelkiego rodzaju wynagrodzenia w pieniądzach lub w naturze, jakie podatnik uzyskuje ze swego stosunku służbowego, lub z tytułu najmu pracy łącznie ze wszystkiemi dodatkami, jak również wszelkiego rodzaju wynagrodzenia, wypłacane osobom, należącym do składu zarządów, rad, komitetów nadzorczych i komisyj rewizyjnych osób prawnych."

Ustępy 1 i 2 art. 23 zmienione zostały następująco:

„Podatek dochodowy wymierza się według następującej skali:

Stopień dochodu	Wysokość dochodów w złotych			Podatek w złotych
1	1.500	do	1.550	44
2	1.550	„	1.600	47
3	1.600	„	1.700	52
4	1.700	„	1.800	57
5	1.800	„	1.900	63
6	1.900	„	2.000	70
7	2.000	„	2.100	76
8	2.100	„	2.200	83
9	2.200	„	2.400	94
10	2.400	„	2.600	105
11	2.600	„	2.800	118

Stopień dochodu	Wysokość dochodów w złotych			Podatek w złotych
12	2.800	„	3.000	130
13	3.000	„	3.200	143
14	3.200	„	3.400	157
15	3.400	„	3.600	171
16	3.600	„	3.800	187
17	3.800	„	4.000	202
18	4.000	„	4.400	227
19	4.400	„	4.800	255
20	4.800	„	5.200	283
21	5.200	„	5.600	314
22	5.600	„	6.000	345
23	6.000	„	6.600	397
24	6.600	„	7.200	454
25	7.200	„	7.800	513
26	7.800	„	8.400	576
27	8.400	„	9.200	657
28	9.200	„	10.000	742
29	10.000	„	11.000	847
30	11.000	„	12.000	958
31	12.000	„	13.000	1.074
32	13.000	„	14.000	1.196
33	14.000	„	15.000	1.323
34	15.000	„	16.000	1.456
35	16.000	„	17.000	1.619
36	17.000	„	18.000	1.790
37	18.000	„	19.000	1.970
38	19.000	„	20.000	2.156
39	20.000	„	22.000	2.464
40	22.000	„	24.000	2.789
41	24.000	„	26.000	3.131
42	26.000	„	28.000	3.489
43	28.000	„	30.000	3.864
44	30.000	„	32.000	4.256
45	32.000	„	34.000	4.713
46	34.000	„	36.000	5.192
47	36.000	„	38.000	5.693
48	38.000	„	40.000	6.216
49	40.000	„	44.000	7.084
50	44.000	„	48.000	7.997
51	48.000	„	52.000	8.955
52	52.000	„	56.000	9.957
53	56.000	„	60.000	11.004
54	60.000	„	64.000	12.186
55	64.000	„	68.000	13.424
56	68.000	„	72.000	14.717
57	72.000	„	76.000	16.067
58	76.000	„	80.000	17.472
59	80.000	„	88.000	19.836
60	88.000	„	96.000	22.311
61	96.000	„	104.000	25.044
62	104.000	„	112.000	27.911
63	112.000	„	120.000	30.912
64	120.000	„	128.000	34.048
65	128.000	„	136.000	37.319
66	136.000	„	144.000	40.724
67	144.000	„	152.000	44.263
68	152.000	„	160.000	48.160
69	160.000	„	168.000	52.215
70	168.000	„	176.000	56.426
71	176.000	„	184.000	60.794
72	184.000	„	192.000	65.319
73	192.000	„	200.000	70.000

Przy dochodzie ponad 200.000 zł. podatek wynosi 70.000 zł. i oprócz tego 3.500 zł. od każdych pełnych 10.000 zł. ponad 200.000 zł."

Zmiany wprowadzone do art. 24 dotyczą wyłącznie województw: poznańskiego, pomorskiego i górnośląskiej części województwa śląskiego i odnoszą się do dodatków do państwowego podatku dochodowego na rzecz związków samorządowych.

Art. 26 otrzymał brzmienie następujące:

„Stopę podatkową, podaną w art. 23, podwyższa się o 14% dla podatników nieżonatych lub niezamężnych, niemających na utrzymaniu żadnego członka rodziny, lecz osiągających dochód ponad 3.600 zł."

Art. 41 zmieniony został następująco:

„Dochody wymienione w art. 20 ustawy, objęte skalą miarodajną do ustalania potrąceń (art. 43), podlegają podatkowi dochodowemu na zasadzie przepisów Działu II ustawy niniejszej."

Art. 43 otrzymał brzmienie następujące:

„Podatek pobiera się drogą potrącenia przy każdej wypłacie wynagrodzenia według następującej skali:

Lp.	Wysokość wypłaconego wynagrodzenia obliczona w stosunku rocznym w złotych — ponad	do	Stopa % podatku
1	1.500	1.600	1
2	1.600	1.700	1,2
3	1.700	1.800	1,4
4	1.800	1.900	1,6
5	1.900	2.000	1,8
6	2.000	2.100	2
7	2.100	2.200	2,2
8	2.200	2.300	2,4
9	2.300	2.400	2,6
10	2.400	2.500	2,8
11	2.500	2.600	3
12	2.600	2.700	3,2
13	2.700	2.800	3,4
14	2.800	2.900	3,6
15	2.900	3.000	3,8
16	3.000	3.100	4
17	3.100	3.200	4,2
18	3.200	3.400	4,4
19	3.400	3.600	4,6
20	3.600	3.800	4,8
21	3.800	4.000	5
22	4.000	4.200	5,2
23	4.200	4.400	5,4
24	4.400	4.800	5,6
25	4.800	5.200	5,8
26	5.200	5.600	6
27	5.600	6.000	6,2
28	6.000	6.400	6,4
29	6.400	6.800	6,6
30	6.800	7.200	6,8
31	7.200	7.600	7
32	7.600	8.000	7,2
33	8.000	8.800	7,8
34	8.800	9.600	8,2
35	9.600	10.400	8,6
36	10.400	11.200	9,2

Lp.	Wysokość wypłaconego wynagrodzenia obliczona w stosunku rocznym w złotych ponad	do	Stopa % podatku
37	11.200	12.000	9,8
38	12.000	13.000	10,6
39	13.000	14.000	11,4
40	14.000	15.000	12,2
41	15.000	16.000	13
42	16.000	17.000	13,6
43	17.000	18.000	14,2
44	18.000	19.000	14,8
45	19.000	20.000	15,4
46	20.000	22.000	16
47	22.000	24.000	16,6
48	24.000	26.000	17,2
49	26.000	28.000	17,8
50	28.000	30.000	18,4
51	30.000	32.000	19
52	32.000	34.000	19,8
53	34.000	36.000	20,6
54	36.000	38.000	21,4
55	38.000	40.000	22,2
56	40.000	44.000	23
57	44.000	48.000	23,8
58	48.000	52.000	24,6
59	52.000	56.000	25,4
60	56.000	60.000	26,2
61	60.000	64.000	27,2
62	64.000	68.000	28,2
63	68.000	72.000	29,2
64	72.000	76.000	30,2
65	76.000	80.000	31,2
66	80.000	88.000	32,2
67	88.000	96.000	33,2
68	96.000	104.000	34,4
69	104.000	112.000	35,6
70	112.000	120.000	36,8
71	120.000	128.000	38
72	128.000	136.000	39,2
73	136.000	144.000	40,4
74	144.000	152.000	41,6
75	152.000	160.000	43
76	160.000	168.000	44,4
77	168.000	176.000	45,8
78	176.000	184.000	47,2
79	184.000	192.000	48,6
80	192.000		50

Podstawę do ustalenia stopy procentowej przypadającego do potrącenia podatku stanowi wysokość wypłacanego wynagrodzenia, obliczona w stosunku rocznym.

W celu ustalenia stopy procentowej przy wypłacie jednorazowych wynagrodzeń dolicza się je do obliczonej w stosunku rocznym sumy ostatniego perjodycznego wynagrodzenia.

W stosunku do osób, które wynagrodzeń perjodycznych nie otrzymują, podstawę do ustalenia stopy procentowej podatku stanowi kwota wypłacanego wynagrodzenia. W przypadkach powtarzających się w ciągu roku wypłat wynagrodzeń nieperjodycznych należy celem ustalenia właściwej stopy procentowej i obliczenia podatku dodawać do kwoty bieżąco wypłacanej kwoty wypłat już dokonanych i na podstawie łącznej sumy ustalać stopę procentową i obliczać podatek. Od tak ustalonej kwoty podatku potrąca się podatek poprzednio pobrany, a pozostała różnica stanowi podatek, przypadający bieżąco do potrącenia.

Jeżeli służbodawca nie potrąca należnego podatku od wypłacanego wynagrodzenia, lecz ponosi go z własnych funduszów, wówczas obowiązany jest przyjąć za podstawę obliczenia podatku taką kwotę wynagrodzenia, by po potrąceniu od tej kwoty obliczonego podatku, pozostała różnica wyrażała sumę przypadającą pracownikowi do wypłaty."

Zmiana ust. 2 art. 44 ustawy polega, poza odmienną stylizacją, na tem, że o ile przedtem potrącony podatek dochodowy należało wpłacić do dni 7 od dnia dokonania potrącenia, to obecnie należy go wpłacić do kasy właściwego urzędu skarbowego w terminie do dni 7 po upływie miesiąca kalendarzowego, w którym nastąpiła wypłata wynagrodzenia.

Początek ust. 1, art. 45 do słowa: obowiązane są, zmieniony został następująco:

„Osoby, które:

a) otrzymują wynagrodzenie od różnych służbodawców,
b) otrzymują od jednego służbodawcy dwa lub więcej wynagrodzeń perjodycznych, bądź też obok wynagrodzenia perjodycznego również wynagrodzenia jednorazowe, o ile łączna suma wynagrodzeń za dany rok kalendarzowy przekracza 4.800 zł."

W dalszej treści utrzymany został w mocy w zmienionej nieco stylizacji.

Ust. 2 powyższego artykułu otrzymał następujące zmienione brzmienie:

„Kwotę, przypadającą z powyższego tytułu do zapłaty, osoby, wymienione w ustępie pierwszym pod a) i b), powinny obliczyć i wpłacić do kasy właściwego urzędu skarbowego w dwóch ratach półrocznych, a to do 15 kwietnia i do 15 października każdego roku. Przy uiszczeniu pierwszej raty półrocznej, należy złożyć w kasie urzędu skarbowego obliczenie różnicy, sporządzone na przepisanym formularzu."

Ust. 4 odnośnego artykułu utrzymany został w mocy w całości.

W specjalnym art. 46a Minister Skarbu otrzymał prawo obniżania skali podatku, ustalonej w art. 23 i 43 ustawy.

Art. 2 dekretu określa udział związków samorządowych we wpływach z państwowego podatku dochodowego.

Art. 3 dekretu zawiera przepisy następujące:

„(1) Przepisy dekretu niniejszego, dotyczące podatku dochodowego, pobieranego według Działu I ustawy o państwowym podatku dochodowym, mają po raz pierwszy zastosowanie przy wymiarze podatku dochodowego na rok podatkowy 1936, przyczem:

1) przepisy art. 1 pkt. 4) stosuje się do przedmiotów, nabywanych od 1935 r. począwszy;
2) dochód z tantjem, określonych w dotych-

czasowym art. 18 ustawy o państwowym podatku dochodowym, podlega po raz ostatni opodatkowaniu według działu I, o ile chodzi o tantjemy wypłacone do dnia 31 grudnia 1935 r.

(2) Istniejące w dniu wejścia w życie dekretu niniejszego zaległości w podatku dochodowym wraz z dodatkami, pobieranemi na mocy ustawy z dnia 26 marca 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 22, poz. 127) i ustawy z dnia 22 października 1931 r. (Dz. U. R. P. Nr. 99, poz. 760) wraz z późniejszemi zmianami, łączy się w jedną ogólną sumę. To samo stosuje się do należności z tytułu tego podatku wraz z dodatkami za lata podatkowe do roku podatkowego 1935 włącznie, powstających po dniu 31 grudnia 1935 r."

Ust. (3) niniejszego artykułu jest dla podatników nieistotny, gdyż określa udział Warszawy i innych związków samorządowych we wpływach z podatku dochodowego za lata poprzedzające rok podatkowy 1936.

„(4) Przepisy dekretu niniejszego, dotyczące podatku dochodowego, pobieranego według Działu II ustawy o państwowym podatku dochodowym, oraz dodatku do tego podatku na rzecz związków samorządowych, mają zastosowanie do uposażeń, emerytur i wynagrodzeń za najemną pracę, wypłacanych począwszy od 1 stycznia 1936 r., wówczas różnica między wysokością podatku, przewidziana w przepisach dotychczasowych, nie podlega potrąceniu z wypłacanego wynagrodzenia, lecz obciąża pracodawcę; przepis ten stosuje się również do innych pracowników, jeżeli ich wynagrodzenie, obliczone w stosunku rocznym, nie przekracza 4.800 zł.

(5) Obliczenie oraz uiszczenie różnicy według zasad, ustalonych w art. 1 pkt. 15), dokonane będzie poraz pierwszy w roku 1936, przy wzięciu za podstawę wynagrodzeń otrzymanych w ciągu roku 1935, jednak według skali obowiązującej przed dniem wejścia w życie dekretu niniejszego.

(6) Dodatki: 15%-wy w myśl ustawy z dnia 26 marca 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 22, poz. 127) oraz kryzysowy w myśl ustawy z dnia 22 października 1931 r. (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr. 45, poz. 311) będą pobierane przy obliczeniu różnicy w podatku dochodowym, przypadającej do zapłaty w myśl art. 1 pkt. 15), od wynagrodzeń otrzymanych w ciągu roku 1935, jak również od dochodów, ustalanych dla wymiaru podatku dochodowego z Działu I ustawy o państwowym podatku dochodowym na lata podatkowe poprzedzające rok podatkowy 1936 — jednakże przy zastosowaniu przepisów ust. (2)."

Na mocy art. 5, dekret wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1936 r. i równocześnie uchyla moc obowiązującą ustawy z dnia 22 października 1931 r. o kryzysowym dodatku do państwowego podatku dochodowego (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr. 45, poz. 311).

Dekret wyłącza państwowy podatek dochodowy z liczby podatków, od których przewidziany jest pobór 15%-go dodatku do podatków bezpośrednich, na mocy ustawy z dnia 26 marca 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 22, poz. 127):

Zmiana ustawy o kartelach. W D. U. R. P. Nr. 86 z dnia 28 listopada r. b. opublikowany został pod poz. 529 dekret Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 listopada b. r. w sprawie zmiany ustawy z dnia 28 marca 1933 r. o kartelach. Zasadnicze zmiany wprowadzone w ustawie kartelowej przez omawiany dekret polegają na zwiększeniu uprawnień ministra przemysłu i handlu i na przyśpieszeniu oraz usprawnieniu przez to procedury, związanej z decyzjami co do działalności karteli.

Jak wiadomo, art. 4 ustawy kartelowej, pozostający obecnie bez zmiany postanawia, że umowy i wszelkie postanowienia kartelowe lub sposób ich wykonania zagrażający dobru publicznemu albo powodujące gospodarczo szkodliwe skutki mogą być rozwiązane względnie zniesione w całości lub części, względnie też uczestnicy umów mogą być upoważnieni do odstąpienia od umów, względnie wystąpienia ze zrzeszenia. Art. 5 ustawy kartelowej w dotychczasowem brzmieniu postanawiał, że w sprawie wymienionej w art. 4-tym orzeka sąd kartelowy na wniosek ministra przemysłu i handlu. Artykuł ten zmieniony został w tym sensie, że w sprawach tych orzeka minister przemysłu i handlu. Ustęp 2-gi art. 5, który postanawiał, że występując z wnioskiem do sądu kartelowego minister przemysłu i handlu mógł zawiesić wykonywanie umowy, decyzję zaś ministra sąd mógł przed wydaniem orzeczenia uchylić — zmieniony zostaje w tym sensie, że orzeczenie ministra przemysłu i handlu staje się prawomocne jeżeli w ciągu dni 14 od jego doręczenia żaden z uczestników umowy, uchwały lub postanowienia objętego orzeczeniem nie wystąpi z wnioskiem do sądu kartelowego o uchylenie orzeczenia. Z dalszych zmian na uwagę zasługuje m. in. dodanie zdania w ustępie pierwszym art. 8-go postanawiającego, że prawomocne orzeczenie ministra przemysłu i handlu ma tę samą moc, co orzeczenie sądu kartelowego, — jeżeli chodzi o obowiązywanie wszelkich władz, sądów powszechnych i t. d. Ustęp 2-gi tego artykułu został zmieniony w wyniku rozszerzenia uprawnień ministra przemysłu i handlu. Analogicznie zmieniony został ustęp 5 art. 10. Art. 11 został zmieniony m. in. w kierunku zaostrzenia kar za wykonywanie umów kartelowych pomimo ich nieważności. Dotychczas przewidywana była kara grzywny do 500 tys. zł. Obecnie przewiduje się również karę aresztu do lat 2-ch. Jeżeli uczestnikiem umowy kartelowej jest osoba prawna, karze aresztu podlegają jej reprezentanci. Według dotychczasowego brzmienia art. 14-go zgłoszenia do rejestru kartelowego i postępowanie przed sądem kartelowym wolne były od opłat stemplowych. Obecnie, zgłoszenia do rejestru oraz poświadczenia przez ministerstwo przemysłu i handlu wyciągi z rejestru kartelowego, wydawane na prośbę interesowanych podlegają opłatom stemplowym, których wysokość będzie ustalona. Koszty ogłoszeń w „Monitorze Polskim" ponoszą zgłaszający uczestnicy umów, uchwał i postanowień. Dekret wchodzi w życie dnia 1 grudnia b. r.

Obowiązek prowadzenia dzienników wiertniczych i przekrojów wiertniczych oraz przechowywania próbek przewierconych skał. Dz. U. R. P. Nr. 86, z dnia 28. XI. b. r. poz. 533 ogłasza następujące rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 28 października 1935 r. o prowadzeniu dzienników wiertniczych i przekrojów (profilów) otworów wiertniczych przy poszukiwaniach górniczych oraz o przechowywaniu próbek przewierconych skał:

Na podstawie art. 12 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 29 listopada 1930 r. — Prawo górnicze (Dz. U. R. P. Nr. 85, poz. 654) zarządzam co następuje:

Rozdział I.

Prowadzenie dzienników wiertniczych.

§ 1. Dla każdego otworu wiertniczego, założonego w celu poszukiwań górniczych, należy prowadzić według załączonego wzoru (wzór Nr. 1 i 2) oddzielny dziennik wiertniczy, oparafowany przed rozpoczęciem robót przez właściwy terytorjalnie okręgowy urząd górniczy.

§ 2. Wszystkie rubryki dziennika powinne być wypełnione; brak danych należy odnotować.

§ 3. Do dziennika powinien być dołączony w sposób trwały szkic miejscowości z oznaczeniem położenia otworu poszukiwawczego i jego odległości od najbliższych wyróżniających się w terenie stałych punktów, zrobionych w skali nie mniejszej od 1:25.000. Jeżeli miejscowość posiada mapę, wydaną przez Wojskowy Instytut Geograficzny w skali 1:25.000 lub większej, albo mapy katastralne lub inne mapy szczegółowe, położenie otworu poszukiwawczego należy ściśle oznaczyć na takiej mapie i dołączyć ją zamiast szkicu do dziennika wiertniczego.

§ 4. W rubryce 8 dziennika (uwagi) należy zamieszczać dane, dotyczące: sposobu wiercenia, przebiegu wiercenia, poziomu wód w otworze, napotykanych przy wierceniu źródeł, wydzielania się gazów i t. p.

W rubryce 12 (nazwa i szczegółowa charakterystyka przewierconej skały) należy podać:

a) nazwę skały (piaskowiec, wapień, dolomit, glina, żelaziak i t. p.),
b) barwę i odcień skały (szara, ochrowo-żółta i t. p.),
c) stopień zwięzłości (twarda, sypka, plastyczna i t. p.),
d) charakterystykę wpryśnięć żył i t. p., zwłaszcza o ile w tej postaci występują minerały użyteczne (wpryśnięcia ołowianki, żyły żelaziaka brunatnego i t. p.),
e) ewentualne rezultaty analiz chemicznych, z podaniem w jakiem laboratorjum lub przez kogo zostały wykonane.

Jeżeli próbka, pobrana z warstwy, po wyschnięciu zmienia swą barwę i budowę należy to zaznaczyć.

§ 5. Wyniki wiercenia powinny być zapisywane do dziennika wiertniczego po ukończeniu każdej zmiany roboczej i poświadczone podpisem kierownika otworu.

§ 6. Wszystkie zapisy do dziennika wiertniczego należy uskuteczniać atramentem, czytelnie. Dokonanych zapisów nie wolno niszczyć; konieczne poprawki należy dokonywać w ten sposób, aby tekst pierwotny można było odczytać. Poprawki i przekreślenia powinne być omówione i podpisane przez kierownika otworu wiertniczego z oznaczeniem daty poprawki.

§ 7. Dziennik wiertniczy powinien znajdować się na miejscu prowadzenia otworu i powinien być okazywany na żądanie delegatom władzy górniczej.

Rozdział II.

Sporządzanie przekrojów (profilów) otworów wiertniczych.

§ 8. Przekrój otworu wiertniczego powinien być wykonany tuszem na trwałym papierze lub kalce płóciennej formatu 210×297 mm i podpisany przez kierownika otworu wiertniczego. Jeżeli przekrój będzie wykonany na kilku arkuszach, wszystkie arkusze muszą być naklejone kolejno na wspólny pas z trwałego perkalu lub płótna w ten sposób, aby je można było złożyć, i podpisane, każdy oddzielnie, przez kierownika otworu wiertniczego.

§ 9. Przekrój otworu wiertniczego powinien być wykonany w skali, pozwalającej wyodrębnić każdą przewierconą warstwę. Zbyt grube warstwy mogą być w przekroju oznaczone w skrócie, t. j. z przerwami, przyczem ogólna grubość tak wykazanej warstwy powinna być oznaczona liczbą. Obok przekroju otworu wiertniczego powinne być umieszczone z prawej strony liczby, oznaczające grubość poszczególnych warstw, z lewej zaś — odległość od powierzchni ziemi do stropu tych warstw. Liczby należy podawać w metrach z dokładnością do 0,01. Każda warstwa przekroju musi być oznaczona nazwą, przyjętą dla niej w dzienniku wiertniczym, lub też kreskowaniem bądź zabarwieniem, z podaniem objaśnienia kreskowania lub zabarwienia na rysunku. Na przekroju otworu muszą być oznaczone miejsca zarurowane. Rury, wyciągnięte z otworu po jego likwidacji, należy oznaczać linją przerywaną, rury pozostawione — linją ciągłą. Pod tytułem przekroju powinna być podana nazwa miejscowości, w której otwór został wykonany, oraz oznaczona skala, w jakiej przekrój został sporządzony.

§ 10. Przekrój otworu należy przechowywać razem z dziennikiem wiertniczym i okazywać delegatom władzy górniczej na żądanie.

Rozdział III.

Przechowywanie próbek warstw przewierconych otworów wiertniczych.

§ 11. Z każdej przewierconej warstwy należy pobrać próbkę wagi około 1 kg, umożliwiającą zbadanie właściwości danej warstwy.

§ 12. Próbki należy przechowywać, zabezpieczając je w miarę możności od zmian, mogących nastąpić wskutek działania wpływów postronnych a w szczególności atmosferycznych. Obowiązek przechowywania próbek ustaje po upływie miesiąca od dnia wysłania do właściwego okręgowego urzędu górniczego zawiadomienia o zakończeniu lub zaniechaniu wiercenia otworu poszukiwawczego.

§ 13. Każda próbka powinna być zaopatrzona w ten sam numer, pod jakim figuruje w dzienniku wiertniczym.

§ 14. Na żądanie okręgowego urzędu górniczego poszukiwacz górniczy obowiązany jest wysłać próbki przewierconych warstw dla zbadania do Państwowego Instytutu Geologicznego lub innej instytucji. Członkom Państwowego Instytutu Geologicznego służy również prawo badania próbek na miejscu.

§ 15. W razie wątpliwości co do ścisłości zapisów lub co do miejsca pochodzenia próbek okręgowy urząd górniczy ma prawo zarządzić na koszt poszukiwacza dodatkowe pobranie próbek z otworu.

§ 16. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Wzór Nr. 1.
Stronica tytułowa.
Format 210×297 mm.

Załączniki do § 1 rozp. Min. Przem. i Handlu z dnia 28 października 1935 r. (poz. 533).

DZIENNIK WIERTNICZY

otworu poszukiwawczego Nr. . . . . , założonego w celu poszukiwań . . . . (nazwa minerału) . . . . na parceli . . . . (liczba katastralna lub nazwisko właściciela) . . . . w . . . . : . (nazwa miejscowości, gminy, powiatu, województwa) . . . .

Wysokość punktu założenia otworu wiertniczego nad poziomem morza . . . . . m. Poszukiwacz górniczy (firma lub osoba poszukująca) . . . . Nazwa firmy, prowadzącej wiercenie . . . . Kierownik otworu wiertniczego (imię i nazwisko zgłoszonego w okręgowym urzędzie górniczym kierownika otworu wiertniczego) . . . .

Wzór Nr. 2.
Strona wewnętrzna.
Format 210×297 mm.

Data	Zmiany robocze według godzin	Uwiercono w ciągu zmiany		Zarurowano w ciągu zmiany		Głębokość otworu w końcu doby — metrów	Uwagi
		metrów	średnica otworu w mm	metrów	rurami o średnicy w mm		
1	2	3	4	5	6	7	8

Wzór Nr. 2. Strona prawa.

Głębokość (od punktu założenia)		Grubość przewierconej skały — metrów	Nazwa i szczegółowa charakterystyka przewierconej skały i pobranej próbki	Numer kolejny próbki, poczynając od powierzchni ziemi	Głębokość w jakiej pobrano próbkę — metrów
do stropu	do spągu				
przewierconej skały					
9	10	11	12	13	14

W art. 2 ust. 1 upoważnia Ministra Skarbu do obniżania w drodze rozporządzeń ustalonej w art. 1 stopy odsetek. W ust. 2 przepisuje, że obniżona stopa będzie stosowana od dnia wejścia w życie rozporządzenia, choćby tytuł prawny do odsetek powstał przed tym dniem.

Wedle art. 3 ust. 1 odsetki ustawowe (prawne), przypadające za czas przed wejściem w życie dekretu, choćby zasądzone, obniżone zostają z mocy samego prawa do wysokości, określonej w art. 1.

Jeżeli z tytułu egzekucyjnego nie wynika wyraźnie, że obejmuje on odsetki umowne, odsetki mogą być egzekwowane tylko w wysokości obniżonych odsetek ustawowych (ust. 2 art. 3).

Wedle ust. 3 wątpliwości co do rodzaju i kwoty odsetek rozstrzyga na wniosek strony sąd w trybie wykładni wyroku (art. 371 k. p. c.).

Art. 4 dekretu przewiduje, że jeżeli dłużnik zapłacił odsetki ustawowe (prawne) ponad stopę, określoną w dekrecie, a wierzyciel jeszcze nie został spłacony, dłużnik ma prawo zarachować nadpłacone odsetki na poczet tego długu; nie służy mu jednak roszczenie o zwrot tych odsetek.

Dekret wchodzi w życie trzeciego dnia po dniu ogłoszenia.

Premjowanie pojazdów mechanicznych. Dz. U. R. P. Nr. 88 z dn. 4 grudnia b. r., poz. 546 ogłasza dekret Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 3 grudnia b. r. o premjowaniu pojazdów mechanicznych.

Na mocy art. 1 ust. 1 posiadaczom pojazdów mechanicznych, zarejestrowanych po wejściu w życie dekretu, którzy wykażą się zaświadczeniem władzy wojskowej, że pojazdy te odpowiadają specjalnym wymaganiom obrony Państwa, będą wypłacane premje ze Skarbu Państwa.

Wedle ust. 2 przepisy o wydawaniu zaświadczeń, wysokości premij i sposoby ich wypłacania ustali Minister Spraw Wojskowych.

Art. 2 ust. 1 mówi, że posiadaczom pojazdów mechanicznych, zarejestrowanych przed wejściem w życie dekretu, którzy do dnia 1 marca 1938 r. wykażą się zaświadczeniami władzy wojskowej, że pojazdy te odpowiadają specjalnym wymaganiom obrony Państwa, będą wypłacane premje z Państwowego Funduszu Drogowego do dnia 1 kwietnia 1938 r.

Odsetki prawne. W Dz. U. R. P. Nr. 88 z dn. 4. XII. b. r., poz. 545, ogłoszony został dekret Prezydenta Rzeczypospolitej o wysokości odsetek prawnych ustawowych.

Dekret ustala w art. 1 wysokość odsetek ustawowych (prawnych) w stosunkach prywatno-prawnych na 8 od sta rocznie.

Po myśli ust. 2 przepisy o wysokości premij i sposobie ich wypłacania ustalą Ministrowie: Komunikacji i Spraw Wojskowych w porozumieniu z Ministrami: Skarbu oraz Przemysłu i Handlu.

Wykonanie dekretu poruczone zostało Ministrom: Spraw Wojskowych i Komunikacji w porozumieniu z Ministrami: Skarbu oraz Przemysłu i Handlu.

Dekret wchodzi w życie z dniem ogłoszenia i obowiązuje na całym obszarze Rzeczypospolitej, z wyjątkiem województwa śląskiego.

Równocześnie z wydaniem niniejszego dekretu traci moc obowiązującą rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 21 października 1932 r. o premjowaniu pojazdów mechanicznych (Dz. U. R. P. Nr. 91, poz. 784).

Orzecznictwo karno - administracyjne w sprawach o wykroczenia przeciw przepisom ustawy naftowej. W Dz. U. R. P. Nr. 86 z dnia 28 b. m., poz. 532, ogłoszone zostało rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 26 października b. r. o przekazaniu okręgowym urzędom górniczym orzecznictwa karno-administracyjnego w sprawach o wykroczenia przeciw przepisom ustawy naftowej.

§ 1 odnośnego rozporządzenia przekazuje okręgowym urzędom górniczym orzecznictwo karno-administracyjne w sprawach o wykroczenia przeciwko przepisom ustawy z dnia 22 marca 1908 r., regulującej prawo wydobywania minerałów, które nadają się do użytku spowodu zawartości żywic ziemnych (Dz. Ust. i Rozp. Krajowych Galicyjskich Nr. 61). Rozporządzenie to wchodzi w życie czternastego dnia po ogłoszeniu.

Kara za niewpłacenie składek do instytucji ubezpieczeń społecznych. („Przemysł Naftowy" z dn. 25. XI. 1935 r.). Od 1 września r. ub. obowiązuje nowy przepis art. 58 prawa o wykroczeniach stanowiący, że „kto kieruje zakładem pracy, a nie wpłaca do instytucji ubezpieczeń społecznych sum potrąconych na rzecz tych instytucyj przy wypłacie pracującym wynagrodzenia, — podlega karze aresztu 3 miesięcy lub grzywny do 3.000 złotych". Składka na Kasę Chorych składa się z 2/5, które potrąca się z zarobku robotnika i 3/5, które płaci pracodawca z własnych funduszów. Otóż wykroczeniem jest niewpłacenie Kasie Chorych owych dwóch piątych części z całej składki, jeżeli zostały one potrącone z zarobków pracowników. Niewpłacenie pozostałych 3/5 części, które płaci pracodawca z własnej kieszeni nie jest wykroczeniem i nie może stanowić o wszczęciu sprawy karnej przeciwko pracodawcy czy to z tego wynagrodzenia, czy też wprost o przywłaszczenie. Ta część, o ile nie została zapłacona z własnych funduszów pracodawcy, stanowi tylko zaległość, którą może egzekwować Kasa Chorych. To samo odnosi się do składek na Fundusz Bezrobocia i Zakład Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych. Natomiast nie jest wykroczeniem niewpłacenie w przewidzianym terminie składki na Zakład Ubezpieczeń od Wypadków, gdyż składkę tę w całości płaci pracodawca i z tytułu tego ubezpieczenia nic się pracownikowi nie potrąca z zarobków. Pamiętać należy, że pracodawca ma zatem bezwzględny obowiązek przekazywania dokonywanych z płacy pracownika potrąceń na ubezpieczenie na wypadek choroby i na wypadek bezrobocia.

Odpowiedzialność pracodawcy przed pracownikiem z tytułu nieubezpieczenia tegoż w Kasie Chorych. („Przemysł Naftowy" z dn. 25. XI. 1935 r.). Pracownik p. K. wystąpił przeciwko swemu pracodawcy, który przez niezameldowanie go w Kasie Chorych pozbawił go prawa korzystania ze świadczeń i uprawnień przysługujących pracownikom ubezpieczonym w tych instytucjach o zwrot nadpłaconych kosztów leczenia w sanatorjum dla chorych piersiowo w Rudce i o zasiłek pieniężny na wypadek choroby w wysokości 60 proc. ustawowej płacy. Sąd Najwyższy, pod którego rozpoznanie przyszła taka pretensja, rozważył co następuje (Nr. spr. 2648/31): Przepisy o ubezpieczeniu na wypadek choroby nie przewidują odpowiedzialności pracodawcy przed pracownikiem z tytułu nieubezpieczenia tegoż na wypadek choroby. Każdy pracownik a nawet osoba nie podlegająca obowiązkowi ubezpieczenia mogła zgłosić się i zarejestrować w Kasie Chorych. Z tego wynika, że pracodawca nie ma obowiązku rejestrować pracownika w Kasie Chorych, lecz tenże sam winien dbać o to, by był należycie w tej Kasie zarejestrowany. W przypadku więc własnego zaniedbania w tym względzie nie może pracownik rościć pretensji do swego pracodawcy z tytułu rzekomego zaniedbania przez tegoż zgłoszenia swego pracownika do Kasy Chorych. Powyższy wyrok wskazuje, jak pracownicy sami powinni strzec swych praw.

Rozpatrzenie dowodów przedłożonych w terminie odwoławczym. Władza skarbowa ma obowiązek rozpatrzenia dowodu przedłożonego nawet po terminie odwoławczym, o ile dowód ten nie znajdował się w rękach odwołującego się w chwili wniesienia odwołania, a dostarczenie tego dowodu było zapowiedziane w odwołaniu złożonem w terminie.

Pominięcie dowodu ze świadka. Jeżeli władza skarbowa pominęła dowód ze świadka zaofiarowanego przez odwołującego się z tego powodu, że wedle opinji władzy wymiarowej zeznania tego świadka byłyby z pewnością tendencyjne, to pominięcie to stanowi wadliwość postępowania i jako takie może być zaczepione. (Wyrok N. T. A. z 23. II. 1934. L. rej. 3536/29).

Niezałatwienie prośby o prolongatę terminu posiedzenia Komisji odwoławczej. Jeżeli władza skarbowa nie załatwi na czas i to przed terminem Komisji odwoławczej uzasadnionej prośby płatnika o przesunięcie już wyznaczonego terminu i rozpatrzy następnie odwołanie w nieobecności rekurenta, to postępowanie takie jest wadliwe. (Wyrok N. T. A. z 17. VI. 1934 r. L. rej. 745/31).

Obniżka komornego i zmiana ustawy o ochronie lokatorów. Dz. U. R. P. Nr. 82, poz. 504 ogłasza dekret Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14. XI. 1935 r. obniżający podstawowe komorne na okres od 1. XII. 1935 r. do 30. XI. 1937 r. Dekret zawiera również częściową zmianę ustawy o ochronie lokatorów, wyłączając z pod działania ustawy niektóre mieszkania i lokale.

WIADOMOŚCI BIEŻĄCE

Odznaczenie Naczelnika Wydziału Nafty Ministerstwa Przemysłu i Handlu. P. inż. Henryk Salomon de Friedberg odznaczony został Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski za zasługi położone w służbie państwowej.

Międzyministerjalna Komisja dla współpracy z samorządem gospodarczym. Na mocy uchwały Komitetu Ekonomicznego Ministrów powołana została do życia specjalna Komisja międzyministerjalna w celu zbadania potrzeb naszego życia gospodarczego w drodze bezpośrednich rozmów z jego przedstawicielami. Do składu tej Komisji należą: p. Wiktor Martin — dyrektor Gabinetu Ministra Skarbu, jako przewodniczący, oraz p. L. Krawulski, dyrektor Departamentu Urządzeń Rolnych w Ministerstwie Rolnictwa, p. dr J. Lubowicki, wicedyrektor Departamentu Podatkowego Ministerstwa Skarbu, p. B. Kaczmarkiewicz — naczelnik wydziału w Ministerstwie Komunikacji, p. W. Jastrzębowski, naczelnik Wydziału Państwowego Instytutu Eksportowego, p. dr P. Igielski, dyrektor Biura Aprowizacyjnego w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i p. G. Zieliński, naczelnik wydziału w Ministerstwie Komunikacji. W objazdach towarzyszył Komisji, jako delegat Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie, p. B. Rutkowski.

Okręgowi Izby Przemysłowo-Handlowej we Lwowie, poświęciła Komisja trzy dni czasu, a mianowicie 1, 2 i 3 listopada b. r. W dniu 1 listopada b. r. bawiła Komisja w Borysławiu i Drohobyczu, dokąd udała się dla zwiedzenia zagłębia borysławskiego. Obrady we Lwowie, w Izbie Przemysłowo-Handlowej, rozpoczęły się dnia 2-go listopada b. r. i trwały przez cały ten dzień i przez część dnia następnego. Z referatów ogólnych interesowały przemysł naftowy: referat podatkowy, wygłoszony przez radcę Izby p. dra Ziehera, i referat dotyczący sprawy ubezpieczeń społecznych, wygłoszony przez dra S. Schaetzla.

Referat naftowy, obejmujący całokształt najważniejszych postulatów przemysłu, opracował i wygłosił wobec tej Komisji p. poseł dr Jerzy Kozicki. W referacie tym poruszył on następujące sprawy: 1. Organizacja przemysłu naftowego, 2. Rozszerzenie podstaw funduszu wiertniczego, 3. Ustawa o popieraniu wiertnictwa naftowego, 4. Ceny ropy surowej i produktów naftowych, 5. Ustawa górniczo-naftowa, 6. Obciążenia bruttowe na terenach państwowych, 7. Motoryzacja, 8. Podatek od olejów mineralnych. — Kredytowanie, 9. Podatek dochodowy. — Amortyzacja rur, 10. Podatek przemysłowy. — Niesłuszne obciążenie podatkiem obrotowym ropy bruttowej, 11. Państwowy fundusz drogowy. — Niesłuszne obciążenie niektórych materjałów napędowych, 12. Podatek od olejów mineralnych. — Ulga podatkowa dla olejów przeznaczonych na opał, 13. Podatek komunalny od kopalń, 14. Taryfy kolejowe, 15. Hamulce Westinghouse'a, 16. Komunikacja kolejowa, 17. „Notarjalność" kontraktów naftowych, 18. Opłaty za rurociągi na drogach państwowych i samorządowych, 19. Obciążenie tablic firmowych opłatami samorządowemi, 20. „Opodatkowanie" dzwonków elektrycznych na stacjach benzynowych, 21. Podatek dochodowy. — Amortyzacja, 22. Podatek dochodowy. — Składki na cele społeczne, 23. Podatek przemysłowy. — Sprawy wynikające ze stosunku komisowego, 24. Ordynacja podatkowa. — Księgi handlowe, 25. Opłaty za nadmierne zużycie dróg, 26. Opłaty drogowe, t. zw. szarwarkowe, 27. Obowiązki statystyczne, 28. Ogłoszenia w Monitorze i w innych czasopismach urzędowych, 29. Przymus notarjalny dla walnych zgromadzeń spółek akcyjnych, 30. Komornicy, 31. Kartele notarjalne.

P. poseł Kozicki oświadczył ponadto, mówiąc o sprawie funduszu popierania wiertnictwa naftowego z opłat uiszczanych przez mniejsze zakłady przetwórcze, zwalniające się w ten sposób od eksportu, że fundusz ten ma być użyty na poparcie działalności wiertniczej wyłącznie mniejszych przedsiębiorstw kopalnianych, gdyż wielkie przedsiębiorstwa naftowe nie roszczą sobie pretensji do korzystania z niego i pragną jedynie, ażeby pewną jego część obrócono na cele badawcze.

Referat obejmujący postulaty przemysłu czysto kopalnianego, opracował i wygłosił p. Józef Szlemiński, w charakterze członka Rady i Zarządu Związku Polskich Przemysłowców Naftowych. Referat ten zamieszczamy osobno w całości.

P. inż. Wandycz, dyrektor Polskiego Eksportu Naftowego, przemawiał w związku ze sprawami eksportowemi przemysłu, wskazując na konieczność poparcia eksportu. P. inż. Dażwański, naczelny dyrektor „Polminu" poruszył w swojem przemówieniu sprawę niesłusznego opodatkowania oleju gazowego na rzecz Funduszu Drogowego, sprawę podatku konsumpcyjnego od benzyny w związku ze zwolnieniem od tego podatku benzolu, sprawę rur wiertniczych oraz sprawę wydawnictw Karpackiego Instytutu Geologicznego. P. inż. Kowalczewski mówił o sprawach gazowych. P. dr Schaetzel przedstawił konieczność wydania ustawy o popieraniu wierceń naftowych, opartej na postanowieniach ustawy z roku 1927, o popieraniu wierceń poszukiwawczych oraz na przepisach o t. zw. „obszarze bezpieczeństwa". Z p. dyr. Lubowickim omówiono sprawy podatkowe.

Sprawa podatku przemysłowego od obrotu, od produkcji naftowej przypadającej na udziały brutto. Sprawa ta była poruszona na konferencji gospodarczej z udziałem Komisji międzyministerjalnej, oraz w rozmowie z wicedyrektorem Departamentu Podatkowego Ministerstwa Skarbu drem Lubowickim, który uznał słuszność stanowiska przemysłu naftowego w tej sprawie i oznajmił, że sprawa ta zostanie wyjaśniona miejscowym władzom skarbowym, w sensie dla przemysłu naftowego dodatnim. Mimo to jednakże, w razie dokonania przez władze skarbowe wymiaru z włączeniem przychodu brutto-

wego, należy z ostrożności wnieść od takiego wymiaru odwołanie.

Sprawa zniżki ceny nafty świetlnej. Pod koniec bieżącego miesiąca sfery oficjalne zwróciły się do przemysłu naftowego z żądaniem ponownego zniżenia ceny nafty świetlnej, nie zważając na to, że przed rokiem cena ta obniżona została bardzo znacznie. Wedle otrzymanych przez nas wiadomości cena nafty miałaby być zniżona w całym kraju, z wyjątkiem kresów wschodnich, o 4 grosze na litrze w detalu, na kresach zaś o 7 groszy na litrze. Wzamian za to przy najbliższej rewizji taryf kolejowych, koszt przewozu nafty miałby być zniżony o 1 grosz na litrze.

Zniżka dokonana w roku ubiegłym obciążyła przemysł naftowy bardzo silnie. Zniżka obecna byłaby oczywiście niższa, lecz również dotkliwa wowec ciężkiej sytuacji, w jakiej się przemysł ten znajduje. Nafty sprzedaje się ogółem w całym kraju, poza kresami wschodniemi, około 103.000 tonn, na kresach zaś około 22.000 tonn. Zniżka więc wyniesie na całości i odbierze przemysłowi dalsze blisko 5,400.000 złotych, już po uwzględnieniu opustu taryfowego.

Komisja górniczo-naftowa Izby przemysłowo-handlowej we Lwowie. Dnia 8. XI. b. r. odbyło się pod przewodnictwem dra Kozickiego posiedzenie tej Komisji. Przedmiotem obrad była sprawa sposobu unormowania produkcji czteroetylku ołowiu w związku z zamierzonem przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu koncesjonowaniem tego przemysłu. Ponadto Komisja zajęła stanowisko w kwestji udzielania uprawnień przemysłowo - prawnych na prowadzenie przemysłu przerobu gazow mokrych oraz uchwaliła poprzeć starania przemysłu naftowego w kierunku uzyskania spowrotem kredytów podatku konsumcyjnego od olejów mineralnych. Wkońcu Komisja omówiła sytuację, jaka wytworzyła się w tut. rafinerjach w związku z nałożonemi na pewne rodzaje olejów gazowych opłatami na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego.

Nominacja kuratora niezorganizowanych bruttowców i superarbitra dla oznaczania cen ropy bruttowej. Lwowski Sąd Apelacyjny mianował na wniosek Ministerstwa Przemysłu i Handlu, na rok kalendarzowy 1936, p. Tadeusza Sanetrę, sędziego Sądu Apelacyjnego w stanie spoczynku we Lwowie, ul. Kochanowskiego 85, II. p., kuratorem niezorganizowanych bruttowców dla ustalania cen ropy bruttowej, oraz p. Juljana Pierścińskiego, przemysłowca naftowego i właściciela nieruchomości ziemskiej w Pustomytach obok Lwowa, superarbitrem dla ustalania cen tej ropy na wypadek nieosiągnięcia porozumienia co do jej wysokości, między Państwową Fabryką Olejów Mineralnych „Polmin", a bruttowcami.

Odznaczenia w przemyśle naftowym. Pp. Stanisław Hennig, dyrektor kopalń firmy „Standard-Nobel" w Borysławiu i inż. Józef Klipper, dyrektor rafinerji w Jedliczach, otrzymali Złoty Krzyż Zasługi za działalność przemysłową. Również otrzymali Złoty Krzyż Zasługi pp. Juljan Bittner, kierownik kopalni, inż. Wiktor Kamiński, kierownik gazowni, inż. Mieczysław Krygowski, dyrektor kopalń, inż. Roman Machnicki, przemysłowiec naftowy, Mieczysław Tyszkiewicz, kierownik kopalń i Paweł Wójcikowski, kierownik kopalń — w Borysławiu, za zasługi położone na polu pracy społecznej.

Naczelna Organizacja Inżynierów. W dniu 17 lipca r. b. zalegalizowany został statut Naczelnej Organizacji Inżynierów R. P., w skrócie „N. O. I.", członkami założycielami której są następujące związki i stowarzyszenia inżynierskie:

1) Związek Polskich Inżynierów Elektryków, 2) Związek Inżynierów Chemików R. P., 3) Stowarzyszenie Inżynierów Wychowanków Wydziału Mechanicznego Politechniki Warszawskiej, 4) Stowarzyszenie Inżynierów Mechaników Polskich, 5) Związek Polskich Inżynierów Kolejowych, 6) Związek Inżynierów Drogowych R. P., 7) Społeczne Zrzeszenie Inżynierów R. P., 8) Stowarzyszenie Architektów R. P., 9) Związek Polskich Inżynierów Budowlanych, 10) Stowarzyszenie Polskich Inżynierów Przemysłu Naftowego, 11) Polskie Towarzystwo Politechniczne we Lwowie. Powyższe Związki i Stowarzyszenia liczą ogółem około 6.000 członków.

N. O. I. stając się reprezentacją ogółu inżynierów i wyrazicielką postulatów i dążeń stanu inżynierskiego w Polsce może mieć duży wpływ na kształtowanie się naszych stosunków społecznych, gospodarczych i socjalnych.

Bezpieczeństwo i Higjena Pracy. Straty materjalne, jakie ponosi gospodarka społeczna spowodu wypadków przy pracy, sięgają w Polsce zawrotnej sumy ćwierć miljarda złotych rocznie. Do tego dochodzą wielkie straty moralne ofiar wypadków, których niepodobna określić.

To też z wielkiem zainteresowaniem śledzimy za rozwojem akcji zapobiegania wypadkom w Polsce, która od kilku lat stale postępuje naprzód z dobrym wynikiem.

Pionierską działalność na polu walki z wypadkami przy pracy zapoczątkowało czasopismo „Bezpieczeństwo i Higjena Pracy" pod redakcją inż. M. Rzęckiego. Ukazał się właśnie nowy zeszyt czasopisma (wrzesień — październik), w którym na czołowem miejscu zamieszczone jest uznanie Pana Ministra Opieki Społecznej J. Paciorkowskiego dla pionierskiej działalności inżynierów bezpieczeństwa. W autografie swoim, pisze Pan Minister, że „pionierskiej działalności inżynierów bezpieczeństwa należy się uznanie i poparcie, oszczędza ona bowiem cierpień człowiekowi i zmniejsza straty w produkcji, spowodowane wypadkami przy pracy". I słusznie. W walce z wypadkami przy pracy, należy nietylko uwzględniać korzyści materjalne, jakie można tutaj osiągnąć, ale w pierwszym względzie pamiętać należy o wielkiem znaczeniu humanitarnem tego zagadnienia, gdyż przez zapobieganie wypadkom — zaoszczędzimy ludziom pracy i ich rodzinom wiele cierpień moralnych i zawikłań życiowych.

Następny artykuł skreślił p. wiceminister Opieki Społecznej Dr Eug. Piestrzyński, wielki przy-

jaciel i opiekun mas krwawych ofiar wojen, na temat roli i znaczenia Zjazdu Higjeny Pracy w Katowicach, którego zadaniem jest pobudzenie szerszych sfer społeczeństwa do żywszego zainteresowania się akcją zapobiegania wypadkom przy pracy.

Na pozostałą treść numeru składają się interesujące artykuły o organizacji bezpieczeństwa pracy na terenie fabryk i warsztatów, jak również dział ustawodawczy, który wskazuje kierownikom zakładów na obowiązki, jakie w dziedzinie bezpieczeństwa pracy nałożone zostały przez odpowiednie ustawy na kierowników przemysłu. Adres Redakcji: Warszawa, Żórawia 27/35.

WIADOMOŚCI STATYSTYCZNE I GOSPODARCZE

Sytuacja rynkowa

O ile w pierwszych miesiącach b. r. sytuacja rynkowa w kraju była gorsza w porównaniu z tym samym okresem ub. r., zwłaszcza przedstawiał się niepokojąco zbyt benzyny — to już w lipcu b. r. sprzedaż poprawiła się stosunkowo nawet znacznie.

W benzynie wzrost ten jest znaczny, bo wynosi przeszło 1.000 t, lecz w stosunku do czerwca b. r. W stosunku do lipca ub. r. sprzedaż wzrosła, lecz nie tak znacznie, bo zaledwie o ponad 240 t.

Lepiej było w nafcie. Sprzedaż jej przewyższała w całem półroczu b. r., sprzedaż pierwszego półrocza ub. r. Sprzedaż lipcowa przewyższała i czerwcową i lipcową z r. ub., tę ostatnią dość znacznie, bo przeszło o 1.300 t.

W zbycie oleju gazowego i opałowego nie było wielkich zmian w ciągu całego półrocza, była jednak pewna zniżka. Dopiero lipiec b. r. przyniósł zwyżkę.

Olejów smarowych od c. g. 0.890, sprzedano w półroczu nieco więcej jak w analogicznym okresie ub. r. W lipcu b. r. sprzedano mniej.

Z parafiną było w odnośnym czasie lepiej. Sprzedano jej w półroczu ponad 500 t więcej jak w półroczu ub. r. Sprzedaż lipcowa była mniejsza, lecz lipiec nie jest miesiącem parafiny.

Sprzedaż asfaltu rozwijała się korzystnie.

Sierpień b. r. był naogół korzystniejszy od lipca b. r. pod względem rynkowym. Sprzedaż benzyny w tym miesiącu wprawdzie nie podniosła się, lecz również nie osłabła i nie zauważono zmniejszenia na nią popytu.

W nafcie nastąpiła dalsza poprawa. Sprzedano jej w sierpniu b. r. blisko o 2.500 t więcej jak w lipcu b. r., a przeszło o 1.700 t więcej, jak w lipcu ub. r.

W oleju gazowym i opałowym nastąpiła w sierpniu b. r. wyraźniejsza poprawa w stosunku do miesięcy poprzednich. Sprzedaż sierpniowa przewyższyła znacznie wszystkie ubiegłe miesiące półrocza, które były słabe, i zbliżyła się do zeszłorocznej sprzedaży sierpniowej.

Sprzedaż olejów smarowych, od c. g. 0.890, była w sierpniu b. r. lepsza od lipcowej i od zeszłorocznej sierpniowej.

Parafiny sprzedano w sierpniu b. r. przeszło 200 t więcej, jak w miesiącu ubiegłym. Naogół konsumpcja parafiny rozwijała się w b. r. korzystnie.

W zbycie asfaltu ożywienie utrzymuje się w dalszym ciągu.

Wrzesień b. r. był globalnie lepszy od sierpnia b. r. Sprzedano benzyny więcej jak w miesiącu poprzednim, jednak mniej o 100 t jak we wrześniu ub. r.

W nafcie natomiast zarysowała się dalsza wyraźna poprawa zarówno w stosunku do miesiąca ubiegłego jak i do września poprzedniego roku. W porównaniu z sierpniem b. r. sprzedano więcej bezmała 5.000 t, w porównaniu zaś z wrześniem ub. r. — ponad 2.800 t. W stosunku do 9-ciu miesięcy ub. r. spożycie wzrosło od 12%.

W oleju gazowym i opałowym niema znaczniejszych zmian w porównaniu z sierpniem b r., w porównaniu zaś z wrześniem ub. r. sprzedano mniej o ponad 600 t.

W sprzedaży wrześniowej olejów smarowych nie widzi się większych zmian ani w stosunku do miesiąca poprzedniego, ani też w stosunku do analogicznego miesiąca ub. r.

Rynek parafinowy był lepszy zarówno w stosunku do sierpnia b. r., gdyż sprzedano około 400 t więcej, i w porównaniu z wrześniem ub. r. Sprzedaż tego produktu przekroczyła w pierwszych 9 miesiącach b. r., sprzedaż zeszłoroczną z tego samego okresu przeszło o 400 t.

W sprzedaży asfaltu panowało w ubiegłych trzech kwartałach wysokie napięcie.

Naogół spożycie krajowe produktów naftowych, wzięte globalnie, przewyższyło w pierwszych 9-ciu miesiącach b. r. — sprzedaże z tego samego okresu ub. r., a nawet i lata poprzednie, z wyjątkiem roku 1931. Benzyna jednak nietylko nie osiągnęła jeszcze poziomu lepszych lat dawniejszych, lecz nawet poziomu zeszłorocznego z tego samego okresu. W stosunku do roku 1931 spożycie krajowe jest niższe ogólnie o 6%. Najsilniejszy spadek wykazuje benzyna. Podniosła się wprawdzie konsumcja nafty, lecz jeśli się weźmie pod uwagę ostatnią wydatną zniżkę jej ceny, to wzrost ten nie kompensuje dotkliwego ubytku, jaki przemysł poniósł przez zeszłoroczną zniżkę jej ce-

ny. Spożycie nafty jest wciąż jeszcze niższe w stosunku do roku 1931. Nie jest wykluczone, że niska sprzedaż nafty w zeszłym roku, była wynikiem powstrzymywania się od kupna w szeregu miesiącach, w oczekiwaniu zniżki jej ceny.

Znacznej poprawie w stosunku do lat poprzednich uległa sytuacja eksportowa. Ceny produktów naftowych podskoczyły na rynkach zagranicznych bardzo znacznie, zwłaszcza ceny rumuńskie. Zwyżka ta, notowana od szeregu miesięcy, wciąż się utrzymuje. Ten pomyślny stan rzeczy zagranicą, wpłynął dodatnio na nasz eksport naftowy, umożliwiając naszemu przemysłowi naftowemu zarówno szerszy zbyt, jak i możność uzyskania w sprzedaży znacznie lepszych cen, od cen z lat poprzednich. Wprawdzie ceny eksportowe dalekie są jeszcze od tego, ażeby mogły pokryć nasze koszty produkcyjne i przetwórcze, to jednak mimo to nasza sytuacja eksportowa uległa w porównaniu ze stanem niedawnym dużej zmianie na lepsze.

Z końcem września i w początku października b. r. nastąpiło pewne osłabienie tendencji na rynkach zagranicznych, które przedtem wykazywały tendencję bardzo mocną. Przypuszczamy, że to osłabienie stało w pewnym związku z sankcjami przeciwwłoskiemi, albowiem w dostawach rumuńskich do Włoch nastąpiła tymczasowa przerwa, co się odbiło na notowaniach rumuńskich. Również na rynkach amerykańskich notowania były słabsze. Osłabiło to nieco nasz eksport wrześniowy.

Jednakowoż w październiku b. r. sytuacja w handlu rumuńskim uległa ponownie poprawie wskutek dostaw do Włoch i Niemiec. Sprowadziło to zwyżkę cen. Zwyżkowały również ceny amerykańskie. Ceny rumuńskie przewyższają blisko o połowę amerykańskie. Zyskuje na tem nasz eksport, ponieważ nasze dostawy do Czechosłowacji opierają się na cenach rumuńskich. Lecz jak już zaznaczyliśmy, chociaż nasz wywóz kalkuluje się obecnie niewątpliwie korzystniej, to jednak daleko mu jeszcze do rentowności. Najwyżej straty są mniejsze.

Dokładny obraz kształtowania się cen rumuńskich w czasie od stycznia 1934 r. do listopada 1935 r. daje nam poniższe zestawienie:

Miesiąc i rok		Benzyna lekka	Benzyna ciężka	Nafta	Olej gazowy
		sh w złocie za tonnę fob Constanza			
5 stycznia	1935 r.	50/—	38/—	22/6	21/6
13 stycznia	1934 r.	56/—	42/—	37/6	32/—
6 lutego	1935 r.	48/6	38/6	27/—	23/—
14 lutego	1934 r.	51/—	40/—	36/—	33/6
5 marca	1935 r.	46/—	38/—	26/6	22/—
13 marca	1934 r.	46/6	36/6	32/6	31/6
5 kwietnia	1935 r.	49/6	40/6	28/6	23/6
13 kwietnia	1934 r.	41/6	35/—	24/—	25/6
4 maja	1935 r.	52/6	48/6	28/6	27/6
12 maja	1934 r.	43/—	38/6	27/—	24/6
6 czerwca	1935 r.	63/—	60/—	29/6	33/—
14 czerwca	1934 r.	38/—	36/—	25/6	23/—
5 lipca	1935 r.	62/—	60/—	28/6	33/—
13 lipca	1934 r.	38/—	35/—	24/6	22/—
6 sierpnia	1935 r.	56/6	54/6	25/—	27/—
14 sierpnia	1934 r.	37/6	31/6	21/—	20/—
6 września	1935 r.	66/6	58/6	31/6	29/—
14 września	1934 r.	45/—	33/6	24/6	21/—
7 października	1935 r.	65/—	53/—	32/—	28/—
15 października	1934 r.	41/—	31/—	21/6	21/—
6 listopada	1935 r.	70/—	53/6	33/6	28/6
14 listopada	1934 r.	44/—	32/—	22/6	20/6
29 listopada	1935 r.	66/—	48/—	30/—	27/—
30 listopada	1934 r.	42/6	31/6	20/6	20/—

Ceny rumuńskie jak wiadomo, mają decydujące znaczenie dla polskiego eksportu naftowego.

Polski przemysł naftowy w czasie od 1 lipca do 30 września 1935 r.

I. Kopalnictwo.

Produkcja ropy naftowej. Zarówno w lipcu jak i sierpniu b. r. sytuacja była lepsza pod tym względem, gdyż w obu tych miesiącach wydobyto więcej jak w miesiącach poprzedzających każdy z nich. We wrześniu b. r. natomiast ogólna produkcja była już mniejsza w porównaniu z sierpniem b. r., a mianowicie:

Okręg	Wydobycie	Zużycie na opał	Manko tłoczniowe i zanieczyszczenie	Zapasy na kopalniach i tow. mag. w końcu miesiąca
	tonn			
	lipiec 1935 r.			
Jasło	**8.366**	**15**	**81**	**3.181**
W porówn. z VI. 35 r.	640	+ 3	+ 26	— 283
„ z VII. 34 r.	+ 306	+ 8	+ 30	— 371
Drohobycz				
Rej. Borysławski[1])	**24.203**	**10**	**1.327**	
W porówn. z VI. 35 r.	+1.139	+ 5	+ 65	
„ z VII. 34 r.	—1.722	+ 6	— 49	
Inne miejscowości	**8.118**	**4**	**264**	
W porówn. z VI. 35 r.	+ 375	+ 2	— 10	
„ z VII. 34 r.	— 157	— 1	— 9	
Razem okr. Drohobycz	**32.321**	**14**	**1.591**	**13.310**
W porówn. z VI. 35 r.	+1.514	+ 7	+ 57	—1.464
„ z VII. 34 r.	—1.879	+ 5	— 58	—1.462

Okręg	Wydobycie	Zużycie na opał	Manko tłoczniowe i zanieczyszczenie	Zapasy na kopalniach i tow. mag. w końcu miesiąca
Stanisławów	3.153	28	14	1.302
W porówn. z VI. 35 r.	+ 215	— 1	— 8	+ 145
„ z VII. 34 r.	+ 140	— 6	— 16	+ 418
Razem	43.840	57	1.686	17.794
W porówn. z VI. 35 r.	+2.369	+ 9	+ 75	—1.602
„ z VII. 34 r.	—1.434	+ 7	— 44	—1.415
	sierpień 1935 r.			
Jasło	8.601	12	74	3.067
W porówn. z VII. 35 r.	+ 235	— 3	— 7	— 114
„ z VIII. 34 r.	+ 605	— 2	— 26	— 507
Drohobycz				
Rej. Borysławski[1])	24.649	8	1.334	
W porówn. z VII. 35 r.	+ 446	— 3	+ 7	
„ z VIII. 34 r.	—1.665	—	— 86	
Inne miejscowości	8.144	2	225	
W porówn. z VII. 35 r.	+ 26	— 2	— 39	
„ z VIII. 34 r.	— 229	— 1	— 22	
Razem okr. Drohobycz	32.792	10	1.559	13.831
W porówn. z VII. 35 r.	+ 472	— 4	— 32	+ 521
„ z VIII. 34 r.	—1.894	— 1	—108	—3.329
Stanisławów	2.934	25	21	647
W porówn. z VII. 35 r.	— 219	— 3	+ 7	— 655
„ z VIII. 34 r.	— 132	— 9	—	— 258
Razem	44.327	46	1.655	17.545
W porówn. z VII. 35 r.	+ 487	— 11	— 32	— 249
„ z VIII. 34 r.	—1.422	— 10	— 82	—3.574
	wrzesień 1935 r.			
Jasło	8.413	9	61	3.219
W porówn. z VIII. 35 r.	— 188	— 3	— 13	+ 152
„ z IX. 34 r.	+ 489	+ 3	+ 26	— 658
Drohobycz				
Rej. borysławski[1])	23.795	4	1.345	
W porówn. z VIII. 35 r.	— 854	— 4	+ 10	
„ z IX. 34 r.	— 1.604	— 1	—	
Inne miejscowości	7.835	6	243	
W porówn. z VIII. 35 r.	— 309	+ 4	+ 17	
„ z IX. 34 r.	— 287	— 6	— 8	
Razem okr. Drohobycz	31.630	10	1.588	13.945
W porówn. z VIII. 35 r.	— 1.162	—	+ 29	+ 114
„ z IX. 34 r.	— 1.892	— 8	— 6	—1.063
Stanisławów	3.204	25	16	997
W porówn. z VIII. 35 r.	+ 270	—	— 5	+ 350
„ z IX. 34 r.	+ 45	— 6	— 9	— 161
Razem	43.247	44	1.665	18.161
W porówn. z VIII. 35 r.	— 1.080	— 2	+ 10	+ 616
„ z IX. 34 r.	— 1.357	— 10	+ 11	—1.882

[1]) Bez Mrażnicy II.

Przeciętne dzienne wydobycie ropy wynosiło zatem w lipcu b. r. 1.414 t, czyli o 32 t więcej, aniżeli w czerwcu b. r., a o 46 t mniej, jak w lipcu ub. r. — w sierpniu b. r. natomiast — 1.430 t, t. j. o 16 t więcej, aniżeli w lipcu b. r., a 46 t mniej, jak w sierpniu ub. r. — we wrześniu b. r. 1.441 t, t. j. o 11 t więcej jak w sierpniu b. r. a 46 t mniej jak we wrześniu ub. r.

Przeciętna dzienna produkcja wynosiła w poszczególnych okręgach górniczych:

	1935 r. lipiec	1935 r. sierpień
	tonn	
Okręg Jasielski	270	277.4
„ Drohobycki (z rej. Borysławskim)	1.042.6	1.057.7
Rejon Borysławski (z Mrażnicą II)	784.8	798.4
Okręg Stanisławowski	101.6	94.5
		wrzesień
Okręg Jasielski		280.3
„ Drohobycki (z rej. Borysławskim)		1.054.3
Rejon Borysławski (z Mraźnicą II)		795.7
Okręg Stanisławowski		107

Przeciętna dzienna produkcja ropy jednego otworu była w tym czasie następująca:

	1935 r. czerwiec	lipiec	sierpień	wrzesień
	kg.			
Rejon borysławski	1.413	1.435	1.436	1.405
Wszystkie pozostałe miejscowości razem	247	255	254	252
Wszystkie okręgi razem	460	470	471	473

Ropa oddana do towarzystw transportowo-magazynowych i wyekspedjowana. W miesiącach sprawozdawczych oddano i wyekspedjowano z kopalń w poszczególnych okręgach górniczych, następujące ilości:

Okręg	1935 lipiec	1935 sierpień
	tonn	
Jasło	8.354	8.799
W porówn. z m-cem poprzednim b. r.	+ 870	+ 445
„ z tym samym m-cem ub. r.	+ 554	+ 794
Drohobycz		
Rej. Borysławski[1])	23.102	23.571
W porówn. z m-cem poprzednim b. r.	+1.217	+ 469
„ z tym samym m-cem ub. r.	—1.232	—1.091
Inne miejscowości	8.218	7.963
W porówn. z m-cem poprzednim b. r.	+ 115	— 255
„ z tym samym m-cem ub. r.	+ 20	— 417
Razem okr. Drohobycz	31.320	31.534
W porówn. z m-cem poprzednim b. r.	+2.332	+ 214
„ z tym samym m-cem ub. r.	—1.212	— 1.518
Stanisławów	2.966	3.543
W porówn. z m-cem poprzednim b. r.	+ 484	+ 577
„ z tym samym m-cem ub. r.	— 556	+ 554
Razem	42.640	43.876
W porówn. z m-cem poprzednim b. r.	+3.687	+ 1.236
„ z tym samym m-cem ub. r.	—1.214	— 170

[1]) Bez Mraźnicy II.

	wrzesień
Jasło	**8.330**
W porównaniu z m-cem poprzednim b. r.	— 469
„ z tym samym m-cem ub. r.	+ 527
Drohobycz	
Rej. Borysławski[1])	**22.230**
W porównaniu z m-cem poprzednim b. r.	— 1.341
„ z tym samym m-cem ub. r.	— 1.333
Inne miejscowości	**7.574**
W porównaniu z m-cem poprzednim b. r.	— 389
„ z tym samym m-cem ub. r.	— 115
Razem okr. Drohobycz	**29.804**
W porównaniu z m-cem poprzednim b. r.	— 1.730
„ z tym samym m-cem ub. r.	— 1.448
Stanisławów	**2.814**
W porównaniu z m-cem poprzednim b. r.	— 729
„ z tym samym m-cem ub. r.	— 38
Razem	**40.948**
W porównaniu z m-cem poprzednim b. r.	— 2.928
„ z tym samym m-cem ub. r.	— 959

Ekspedycja do rafineryj. Wyekspedjowano do rafineryj: w lipcu b. r. 45.190 t, a więc o 4.860 t więcej, jak w czerwcu b. r., w sierpniu b. r. 44.480 t, t. j. o 710 t mniej, jak w lipcu b. r.

Nowe wiercenia. Uruchomiono nowych wierceń: w okręgu jasielskim: w lipcu b. r. 14, w sierpniu b. r. 11, we wrześniu b. r. 8, w okręgu drohobyckim: w lipcu b. r. 7, w sierpniu b. r. 3, we wrześniu b. r. 6, w okręgu stanisławowskim: w sierpniu b. r. 4, we wrześniu b. r. 2.

Stan otworów świdrowych był w tym czasie w poszczególnych okręgach górniczych i miesiącach następujący:

Treść	Okręg Drohobycki: Rejon borysławski	Inne miejscowości	Razem
	lipiec 1935 r.		
Samopłynące	—	1	1
W tłokowaniu	290	—	290
W pompowaniu	57	998	1.055
W łyżkowaniu	187	10	197
Wyłącznie gazowe	123	16	139
Razem w eksploatacji	657	1.025	1.682
W wierceniu	12	21	33
W wierceniu i eksploatacji	13	6	19
W instrumentacji i rekonstrukcji	30	14	44
Razem czynnych	712	1.066	1.778
W montowaniu	1	4	5
Zmontowane a nieuruchomione	3	1	4
Czasowo nieczynne	261	298	559
W likwidacji	4	1	5
Razem	981	1.370	2.351

[1]) Bez Mraźnicy II.

Treść	Okręg Drohobycki: Rejon borysławski	Inne miejscowości	Razem
	sierpień 1935 r.		
Samopłynące	—	1	1
W tłokowaniu	296	—	296
W pompowaniu	57	994	1.051
W łyżkowaniu	189	11	200
Wyłącznie gazowe	121	16	137
Razem w eksploatacji	663	1.022	1.685
W wierceniu	9	21	30
W wierceniu i eksploatacji	14	10	24
W instrumentacji i rekonstrukcji	38	15	53
Razem czynnych	724	1.068	1.792
W montowaniu	1	6	7
Zmontowane a nieuruchomione	3	1	4
Czasowo nieczynne	249	295	544
W likwidacji	5	5	10
Razem	982	1.375	2.357
	wrzesień 1935 r.		
Samopłynące	—	1	1
W tłokowaniu	300	—	300
W pompowaniu	57	999	1.056
W łyżkowaniu	191	13	204
Wyłącznie gazowe	120	18	138
Razem w eksploatacji	668	1.031	1.699
W wierceniu	12	17	29
W wierceniu i eksploatacji	11	10	21
W instrumentacji i rekonstrukcji	31	15	46
Razem czynnych	722	1.073	1.795
W montowaniu	—	5	5
Zmontowane a nieuruchomione	3	1	4
Czasowo nieczynne	251	291	542
Likwidacja	6	10	16
Razem	982	1.380	2.362

Treść	Okręg: Drohobycz	Jasło	Stanisławów	Razem
	lipiec 1935 r.			
Samopłynące	1	6	10	17
W tłokowaniu	290	31	12	333
W pompowaniu	1.055	1.034	121	2.210
W smoczkowaniu	—	12	—	12
W łyżkowaniu	197	94	92	383
Wyłącznie gazowe	139	36	13	188
Razem w eksploatacji	1.682	1.213	248	3.143

Okręg	Drohobycz	Jasło	Stanisławów	Razem
W wierceniu	33	47	11	91
W wierceniu i eksploatacji	19	28	10	57
W instrumentacji i rekonstrukcji	44	9	3	56
Razem czynnych	1.778	1.297	272	3.347
W montowaniu	5	2	—	7
Zmontowane a nieuruchomione	4	—	2	6
Czasowo nieczynne	559	114	39	712
W likwidacji	5	5	7	17
Razem	2.351	1.418	320	4.089
	sierpień 1935 r.			
Samopłynące	1	6	10	17
W tłokowaniu	296	32	12	340
W pompowaniu	1.051	1.043	123	2.217
W smoczkowaniu	—	12	—	12
W łyżkowaniu	200	93	98	391
Wyłącznie gazowe	137	37	11	185
Razem w eksploatacji	1.685	1.223	254	3.162
W wierceniu	30	51	10	91
W wierceniu i eksploatacji	24	29	7	60
W instrumentacji i rekonstrukcji	53	10	2	65
Razem czynnych	1.792	1.313	273	3.378
W montowaniu	7	—	5	12
Zmontowane a nieuruchomione	4	—	2	6
Czasowo nieczynne	544	110	37	691
W likwidacji	10	5	6	21
Razem	2.357	1.428	323	4.108
	wrzesień 1935 r.			
Samopłynące	1	7	10	18
W tłokowaniu	300	32	11	343
W pompowaniu	1.056	1.045	123	2.224
W smoczkowaniu	—	7	—	7
W łyżkowaniu	204	93	98	395
Wyłącznie gazowe	138	37	11	186
Razem w eksploatacji	1.699	1.221	253	3.173
W wierceniu	29	45	8	82
W wierceniu i eksploatacji	21	31	7	59
W instrumentacji i rekonstrukcji	46	7	5	58
Razem czynnych	1.795	1.304	273	3.372
W montowaniu	5	—	3	8
Zmontowane a nieuruchomione	4	—	2	6
Czasowo nieczynne	542	124	38	704
W likwidacji	16	4	4	24
Razem	2.362	1.432	320	4.114

Ruch wiertniczy. Odwiercono w lipcu b. r. ogółem 8.611 m, a zatem o 1.760 m więcej, jak w czerwcu b. r., w sierpniu b. r. 9.449 m, czyli o 838 m więcej, jak w lipcu b. r. — zaś we wrześniu b. r. 7.642 m, t. j. o 807 m mniej jak w sierpniu b. r. Z tego przypada na poszczególne miejscowości:

Okręg	1935 r. lipiec	sierpień	wrzesień
	metry		
Jasło	4.426	5.090	4.659
Drohobycz			
Rej. borysławski	969	870	622
Inne miejscowości	2.217	2.565	1.673
Razem okr. Drohobycz	3.186	3.435	2.295
Stanisławów	999	924	688
Razem	8.611	9.449	7.642
W porównaniu z tym samym miesiącem r. ub.	+1.026	+ 784	+1.233

Stan zatrudnienia na kopalniach. W okresie sprawozdawczym zatrudnionych było na kopalniach robotników:

Okręg	1935 r. lipiec	sierpień	wrzesień
Jasło	2.959	2.980	3.069
Drohobycz			
Rej. borysławski	3.722	3.719	3.698
Inne miejscowości	1.667	1.698	1.747
Razem okr. Drohobycz	5.389	5.417	5.445
Stanisławów	821	854	931
Razem	9.169	9.251	9.445

II. Przemysł gazowy.

Produkcja gazu ziemnego. Produkcja ta była następująca w poszczególnych okręgach i miesiącach:

Okręg	Produkcja	Zużycie własne kopalni	Wypuszczono w powietrze i manko ruroc.	Odtłoczono
	w tysiącach m³			
	lipiec 1935 r.			
Jasło	9.833	2.139	153	7.541
Drohobycz				
Rej. borysławski	11.399			
Daszawa i Gelsendorf	10.410			
Inne miejscowości	1.669			
Razem okr. Drohobycz	23.479	8.001	114	15.364
Stanisławów	3.656	2.681	450	525
Razem	36.968	12.821	717	23.430
W porówn. z VI. 35 r.	+ 1.691	— 92	+ 7	+1.776
„ z VII. 34 r.	+ 370	—1.053	—220	+1.643
	sierpień 1935 r.			
Jasło	10.350	2.563	137	7.650
Drohobycz				
Rej. borysławski	11.580			
Daszawa i Gelsendorf	9.883			
Inne miejscowości	1.616			
Razem okr. Drohobycz	23.079	7.962	136	14.981
Stanisławów	3.668	2.784	439	445
Razem	37.097	13.309	712	23.076
W porówn. z VII. 35 r.	+ 129	+ 488	— 5	— 354
„ z VIII. 34 r.	+ 259	— 782	— 99	+1.140

Okręg	Produkcja	Zużycie własne kopalni	Wypuszczono w powietrze i manko ruroc.	Odtłoczono
	w tysiącach m³			
	wrzesień 1935 r.			
Jasło	10.155	2.117	300	7.738
Drohobycz				
Rej. borysławski	11.176			
Daszawa i Gelsendorf	10.766			
Inne miejscowości	1.564			
Razem okr. Drohobycz	23.506	7.331	81	16.094
Stanisławów	3.503	2.731	267	505
Razem	37.164	12.179	648	24.337
W porówn. z VIII. 35 r.	+ 67	—1.130	— 64	+1.261
„ z IX. 34 r.	+ 281	—1.463	— 183	+1.927

Przeciętna produkcja gazu ziemnego była następująca w poszczególnych okręgach i w całej Polsce:

Okręg	lipiec	sierpień	wrzesień
	1935 r.		
		m³/min.	
Jasło	22.3	231.8	235 1
Drohobycz	526.0	517.0	544.1
Stanisławów	81.9	82.1	81.1

III. Przemysł rafineryjny.

Przeróbka ropy w rafinerjach. Rafinerje przerobiły ropy naftowej: w lipcu b. r. 44.017 t, w sierpniu b. r. 45.032 t, we wrześniu b. r. 45.242 t, z czego wytworzono:

	1935 r. lipiec	1935 r. czerwiec	1934 r. lipiec
	tonn		
Benzyna	7.394	6.932	7.640
Nafta	12.435	11.536	14.424
Oleje gazowy i opałowy	7.603	7.321	4.282
Oleje smarowe	7.235	5.900	6.681
Parafina i świece	2.056	1.827	2.231
Ogólna wytwórczość	40.836	37.358	39.733

	sierpień 1935 r.	sierpień 1934 r.
Benzyna	7.475	7.198
Nafta	12.984	14.424
Oleje gazowy i opałowy	9.588	6.743
Oleje smarowe	4.399	7.866
Parafina i świece	2.044	2.224
Ogólna wytwórczość	41.522	40.911

	wrzesień 1935 r.	wrzesień 1934 r.
Benzyna łącznie z gazoliną	7.580	6.933
Nafta	12.833	14.102
Oleje gazowy i opałowy	10.541	7.557
Oleje smarowe	5.001	7.937
Parafina i świece	2.021	2.282
Ogólna wytwórczość	41.585	39.788

Spożycie krajowe. Wysyłka z rafineryj na rynek krajowy przedstawiała się następująco:

	1935 r. lipiec	1935 r. czerwiec	1934 r. lipiec
	tonn		
Benzyna łącznie z gazoliną	6.252	5.208	6.112
Nafta	5.466	4.745	4.134
Oleje gazowy i opałowy	4.630	3.832	4.463
Oleje smarowe	3.412	2.667	3.701
Parafina i świece	450	572	470
Wszystkich produktów razem	23.116	19.741	21.220

	sierpień 1935 r.	sierpień 1934 r.
Benzyna łącznie z gazoliną	6.201	5.072
Nafta	7.957	6.238
Oleje gazowy i opałowy	5.079	5.110
Oleje smarowe	4.011	3.791
Parafina i świece	667	820
Wszystkich produktów razem	27.135	23.519

	wrzesień 1935 r.	wrzesień 1934 r.
Benzyna łącznie z gazoliną	6.402	6.502
Nafta	12.915	10.088
Oleje gazowy i opałowy	5.064	5.694
Oleje smarowe	4.134	4.152
Parafina i świece	1.069	982
Wszystkich produktów razem	33.046	30.401

Eksport. Wysyłka z rafineryj z przeznaczeniem na eksport zagranicę, była następująca:

	1935 r. lipiec	1935 r. czerwiec	1934 r. lipiec
	tonn		
Benzyna łącznie z gazoliną	7.040	5.442	6.496
Nafta	3.939	3.031	2.308
Oleje gazowy i opałowy	2.584	2.957	2.255
Oleje smarowe	2.243	3.139	3.106
Parafina i świece	1.778	1.446	634
Wszystkich produktów razem	17.797	16.241	15.045

	sierpień 1935 r.	sierpień 1934 r.
Benzyna łącznie z gazoliną	5.028	6.154
Nafta	4.560	4.383
Oleje gazowy i opałowy	5.385	3.890
Oleje smarowe	1.914	9.118
Parafina i świece	1.861	1.420
Wszystkich produktów razem	19.091	25.518

	wrzesień 1935 r.	wrzesień 1934 r.
Benzyna łącznie z gazoliną	3.984	5.585
Nafta	4.128	5.022
Oleje gazowy i opałowy	5.196	4.800
Oleje smarowe	1.712	4.560
Parafina i świece	1.625	1.731
Wszystkich produktów razem	16.919	22.072

Zapasy w rafinerjach. Zapasy produktów naftowych w rafinerjach wynosiły w okresie od 30 czerwca do 30 września b. r.:

	1935 r. 30 czerwca	1935 r. 31 maja	1934 r. 30 czerwca
	tonn		
Benzyna łącznie z gazoliną	19.703	21.087	21.364
Nafta	46.595	42.839	48.172
Oleje gazowy i opałowy	9.200	8.733	18.987
Oleje smarowe	65.786	65.650	64.932
Parafina i świece	4.681	4.872	6.296
Wszyst. produktów razem	200.630	197.888	216.155

	31 lipca 1935 r.	31 lipca 1934 r.
Benzyna łącznie z gazoliną	16.467	19.286
Nafta	49.613	56.124
Oleje gazowy i opałowy	9.594	16.519
Oleje smarowe	67.359	64.833
Parafina i świece	4.508	7.422
Wszyst. produktów razem	202.354	221.172

	31 sierpnia 1935 r.	31 sierpnia 1934 r.
Benzyna łącznie z gazoliną	15.502	18.801
Nafta	50.071	60.293
Oleje gazowy i opałowy	8.694	14.254
Oleje smarowe	65.839	59.776
Parafina i świece	4.022	7.406
Wszyst. produktów razem	199.378	215.324

	30 września 1935 r.	30 września 1934 r.
Benzyna łącznie z gazoliną	15.482	16.350
Nafta	45.845	59.263
Oleje gazowy i opałowy	8.950	11.220
Oleje smarowe	64.974	59.004
Parafina i świece	3.343	6.976
Wszystkich produkt. razem	192.755	204.151

Zapasy ropy w rafinerjach. Zapasy te wynosiły: w końcu lipca b. r. 27.128 t, t. j. o 37 t więcej jak w końcu czerwca b. r. i o 781 t więcej jak w końcu lipca ub. r. — w końcu sierpnia b. r. 25.648 t, czyli o 1.480 t mniej jak w końcu lipca b. r. i o 93 t mniej jak w końcu sierpnia ub. r. — w końcu września b. r. 21.378 t, t. j. mniej o 4.270 t jak w końcu sierpnia b. r., i o 4.870 t mniej jak w końcu września ub. r.

Zatrudnienie w rafinerjach. Rafinerje zatrudniały w lipcu b. r. ogółem 3.430 robotników, z tej liczby przy pracach, związanych bezpośrednio z ruchem zakładów — 3.362, w sierpniu b. r. ogółem 3.514 robotników, z tej liczby przy pracach, związanych z ruchem zakładów — 3.427, we wrześniu b. r. ogółem 3.479, z tej liczby przy pracach, związanych bezpośrednio z ruchem zakładów — 3.386.

Rafinerje czynne. W lipcu b. r. czynnych było 26 fabryk rafineryjnych, w sierpniu b. r. 27, we wrześniu b. r. 28.

IV. Przemysł gazolinowy.

Przeróbka gazu w gazoliniarniach. Przeróbka gazu ziemnego wynosiła: w lipcu b. r. 22.045.818 m³ (czerwiec b. r. 23.296.744 m³, lipiec ub. r. 22.829.846 m³), w sierpniu b. r. 22.192.054 m³ (sierpień ub. r. 23.639.358 m³), we wrześniu b. r. 20.675.667 m³ (wrzesień ub. r. 23.488.914 m³).

Produkcja gazoliny. Z tej ilości gazu wyprodukowano gazoliny: w lipcu b. r. 3.296 t (czerwiec b. r. 3.161 t, lipiec ub. r. 3.322 t), w sierpniu b. r. 3.347 t (sierpień ub. r. 3.340 t), we wrześniu b. r. 3.227 t (wrzesień ub. r. 3.239 t).

Ekspedycje. Wyekspedjowano w odnośnym czasokresie:

	t o n n		
	1935 r.		1934 r.
	lipiec	czerwiec	lipiec
Na rynek krajowy	390	363	420
Do innej rafinerji	2.026	1.765	1.935
Na eksport	15	10	35

	sierpień 1935 r.	sierpień 1934 r.
Na rynek krajowy	387	299
Do innej rafinerji	1.892	2.049
Na eksport	22	40

	wrzesień 1935 r.	wrzesień 1934 r.
Na rynek krajowy	381	436
Do innej rafinerji	1.746	1.869
Na eksport	37	48

Zapasy w gazoliniarniach. Zapasy w fabrykach gazoliny były w odnośnych miesiącach następujące: w końcu lipca b. r. 402 t (w końcu czerwca b. r. 580 t, w końcu lipca ub. r. 455 t), w końcu sierpnia b. r. 340 t (w końcu sierpnia ub. r. 511 t), w końcu września b .r. 366 t (w końcu września ub. r. 508 t).

Fabryki gazoliny i stan zatrudnienia w nich. Czynnych fabryk było w lipcu b. r. 24, w sierpniu b. r. 24, we wrześniu b. r. 24, które zatrudniały w lipcu b. r. 331, w sierpniu b. r. 328, a we wrześniu b. r. 324 robotników.

Ceny ropy naftowej.

Przeciętne ceny ropy za 1 cyst. á 10.000 kg, f-my Vacuum Oil Co — październik i listopad 1935 r.:

Bitków Stella—Zofja, Urycz	zł. 1.620.—
Borysław, Kryg zielona, Mraźnica	„ 1.350.—
Humniska	„ 1.701.—
Jaszczew	„ 1.512.—
Krosno parafinowa, Kryg — Lipinki	„ 1.282.50
Lipinki — Faworyt	„ 1.390.50
Lipinki — Jakób	„ 1.397.25
Lipinki — Lipa	„ 1.362.02
Męcina Wielka	„ 1.444.50
Mokre	„ 1.782.—
Potok	„ 1.719.56
Rajskie	„ 1.687.50
Rypne — Duba	„ 1.336.93
Schodnica wspólnie magazynowana	„ 1.485.—
Starowsianka	„ 1.728.—
Strzelbice	„ 1.296.—
Toroszówka — Petronafta	„ 1.890.—

Ceny ropy bruttowej za 1 cyst. á 10.000 kg — październik i listopad 1935 r.:

Ceny te nie uległy żadnej zmianie w porównaniu z cenami z poprzedniego miesiąca (vide „Nafta" nr. 4 — październik 1935 r. str. 112).

Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych „Polmin" wykonała prawo zakupu ropy październikowej i listopadowej, wszystkich tych marek, co do których wykonała prawo zakupu ropy wrześniowej.

Ceny gazu ziemnego.

Ceny te ustalone zostały przez Izbę Przemysłowo-Handlową

za październik b. r. na 4.41 groszy za 1 m³.
za listopad b. r. na 4.52 groszy za 1 m³.

Przy obliczaniu ceny gazu, przypadającego na udziały brutto, odliczają kopalnie z powyższej ceny koszty zabierania gazu z kopalń, t. j. koszty tłoczenia i t. p.

W y d a w c a: Związek Polskich Przemysłowców Naftowych we Lwowie, ul. Kopernika 4, III. p.
Redaktor odpowiedzialny: Józef Szlemiński.
Odbito w Lwowskiej Drukarni Nowoczesnej, Pasaż Mikolascha. — Telefon 216-76.